6
Wet uitwerking Autobrief II

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II) (34391).**

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Financiën van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

☐

De heer **Van Strien** (PVV):
Voorzitter. Onze welvaart hebben wij eeuwenlang te danken gehad aan het feit dat Nederland in diezelfde eeuwen het efficiëntste en goedkoopste transportsysteem van Europa bezat, zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer, dé basis voor een goedlopende economie. Dat alles kwam zeer lang door onze zeer efficiënte verbindingen over de overal aanwezige waterwegen. Een trekschuit was oneindig veel sneller en goedkoper dan het vervoer over land. Dat alles is veranderd. Vervoer over de weg gaat tegenwoordig juist vele malen sneller. Wat niet is veranderd, is dat goedkoop transport van zowel personen als goederen essentieel voor de economie blijft.

Daar is het de laatste jaren behoorlijk fout gegaan. Van het goedkoopste transportland voor personen zijn wij door fiscale maatregelen een van de duurste landen, zo niet het duurste land van Europa geworden. Alle automobilisten in Nederland leveren ruwweg 15 miljard aan autogerelateerde belastingen op. Bij een autopark van circa 8 miljoen auto's is dat gemiddeld €1.875 belasting per autobezitter. Wij hebben het dan over de bpm (belasting personenauto's en motorrijwielen), een belasting over de aanschaf van nieuwe auto's die in vrijwel geen enkel Europees land voorkomt, over 8 miljard aan brandstofaccijnzen, 3,4 miljard aan motorrijtuigenbelasting, 1,5 miljard aan provinciale opcenten en verder nog parkeerbelastingen en noem maar op. Dan heb ik overigens de miljarden aan bijtelling in de inkomstenbelasting nog niet meegerekend. Minder dan de helft van die 15 miljard wordt aan wegen besteed. De rest glijdt in de staatskas, onder andere in een poging om het zwarte gat dat openbaar vervoer heet te dempen.

Ondanks deze gigantische inkomstenstroom is er de laatste jaren sprake van een derving van inkomsten uit autobelastingen, ruim 2 miljard in 2013. Een van de twee hoofddoelen van het transportbeleid van dit kabinet schijnt namelijk te zijn om tot CO_2-reductie te komen. Daarbij geldt de laatste jaren dat wie een al dan niet krankzinnig idee om dit doel te verwezenlijken heeft, daarbij vooral een toverformule moet uitspreken: "Hocus pocus pilatus pas, ik wou dat er geen CO_2-uitstoot meer was!" Dan is deze regering onmiddellijk bereid om miljarden aan subsidies en fiscale bonussen te verstrekken. Dat is namelijk precies wat er de afgelopen jaren is gebeurd. Er is fors ingezet op het hybridiseren en elektrificeren van het autopark door grootschalig gebruik van subsidies en fiscale maatregelen. Het resultaat is er alleen als je, zoals deze regering ons thans voorschrijft, kijkt naar een goocheltruc zoals die bedoeld is. In dit geval betekent dit dat er over de elektriciteitscentrales die de elektriciteit produceren die ons geëlektrificeerde en gehybridiseerde autopark nodig heeft om quasi-emissieloos rond te rijden, een grote zwarte lap wordt gelegd. Die doen niet mee, want anders werkt de truc niet.

Met zo'n doorzichtige truc komt in het dagelijks leven geen goochelaar weg. Daarvoor is die zwarte lap toch echt te groot. Zo'n goochelaar wordt onmiddellijk van het podium gestuurd. Maar ook voor links, groen en bezorgd Nederland, dat niettemin bij deze goocheltruc staat te applaudisseren, is het nuttig om eens naar de cijfers te kijken. Zelfs met de goocheltruc is het namelijk onthutsend hoe slecht dit werkt. In het jaar 2013 is bijvoorbeeld aan fiscale subsidies in de sfeer van motorrijtuigenbelasting, bpm, bijtelling enzovoorts meer dan 2 miljard besteed. Een deel daarvan lekt eenvoudigweg weg naar het buitenland doordat gesubsidieerde auto's aan het buitenland worden verkocht. We komen dan op een prijs per ton vermeden CO_2-uitstoot van maar liefst €3.000; deze cijfers zijn door de staatssecretaris zelf verstrekt. En wat kost 1 ton vermeden CO_2-uitstoot op de emissiemarkt? €5.

Deze staatssecretaris weet dat ook, want zoals ik al zei, heeft hij de cijfers zelf verstrekt. Hiervoor heeft hij dan ook het eufemisme van het jaar gevonden. Ik citeer: "Gezien de prijs op de huidige CO_2-emissiemarkt van circa €5 per ton ligt hier wel degelijk een opgave: in de volgende fase moet het efficiënter." Het lijkt erop dat de efficiency de staatssecretaris worst zal wezen. Belangrijker is dat zijn andere hoofddoel, wat hij noemt "een stabiele inkomstenstroom voor de overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen", in de knel is gekomen. Toegegeven, de bijtelling wordt, zoals de staatssecretaris dat dan noemt, "robuuster en eenvoudiger", maar de bpm blijft een CO_2-goocheltrukendoos, met zelfs een aparte tabel voor plug-inhybrides. De toeschouwer moet maar geloven dat de bpm tot 2020 met 14,7% omlaaggaat, maar volgens mij ligt daaraan de vooronderstelling ten grondslag dat een vermindering van de CO_2-uitstoot met 3,7% per jaar zal plaatsvinden. Het blijft mijn fractie onduidelijk waarop dat gebaseerd is en hoeveel zwarte lappen, om maar in goocheltermen te blijven, de staatssecretaris daarvoor nodig heeft. Misschien kan hij hierover wat meer duidelijkheid verschaffen.

Misschien kan de staatssecretaris ook wat meer duidelijkheid verschaffen over het volgende punt. Hij heeft aangegeven dat hij uiteindelijk af wil van de bpm, maar zoals hij in de Tweede Kamer heeft gezegd, kan dat niet zo snel omdat het huidige wagenpark anders ineens veel minder waard wordt. Voor dat argument is wat te zeggen, maar in dat licht is het wel heel merkwaardig dat hij vier jaar nodig heeft om de bpm met 14,7% af te bouwen. Dat zou namelijk betekenen dat hij 27 jaar nodig heeft voor de totale afbouw, terwijl de gemiddelde leeftijd van een auto 18 jaar is. De afbouw van de bpm zou bovendien nog veel sneller kunnen, gezien de geringe waarde van een auto in zijn laatste levensjaren. Kortom, graag krijg ik van de staatssecretaris een schatting van de afbouwtermijn van de bpm.

De elektrificatie van het energieverbruik, en dus ook het autopark, behoeft voor de verre toekomst niet onrealistisch

te zijn, als je onafhankelijker wilt worden van olieproducenten, maar dan alleen als je bereid bent om kernenergie en in het bijzonder thoriumreactors te ontwikkelen, zoals bijvoorbeeld de Chinezen een aantal jaren geleden hebben besloten. Het merkwaardige is dat ik daarover in het kader van de elektrificatie van auto's helemaal niets verneem.

Tot slot. Hoe zou het volgens de PVV moeten? Wij willen veel lagere en eenvoudigere autobelastingen, die in lijn zijn met die in de ons omringende landen, vooral op het gebied van accijnzen. Er lekt nu veel te veel weg naar België en Duitsland. Dat is ook heel slecht voor de lokale economie in de grensstreken. Voorts willen wij geen fiscale subsidiëring van linkse speeltjes, al helemaal niet als die geen enkel effect sorteren. Wij zullen de uitkomsten van dit debat bekijken op de vraag of er een ontwikkeling is die enigszins in onze richting gaat. Aan de hand daarvan zullen wij ons stemgedrag uiteindelijk bepalen.

☐

De heer **Köhler** (SP):
Voorzitter. We bespreken vandaag de Wet uitwerking Autobrief II. Alleen al de naam verdient een prijs. Straks kunnen we tegen elkaar zeggen: zoals u al zei bij het debat over de Wet uitwerking Autobrief II. Het Romeinse cijfer kunnen we niet uitspreken. Het is prachtig. De wet gaat over wijzigingsvoorstellen voor de autobelastingen. Het uitgangspunt is dat het geheel budgettair neutraal is. Daar kan de SP-fractie zich in vinden.

De voornaamste verschuiving is dat de kortingen voor auto's die minder CO_2 uitstoten, deels worden afgeschaft en deels worden verminderd. Dat is enerzijds omdat sommige van deze auto's, met name de zogenaamde plug-in hybride voertuigen, in de praktijk veel minder zuinig rijden dan in theorie en anderzijds omdat de besparing aan CO_2-uitstoot weglekt naar andere landen. Als er hier zuinige auto's worden verkocht, mogen de fabrikanten in andere EU-landen minder zuinige auto's verkopen, want de EU-normen zijn op de gemiddelde uitstoot van de nieuw verkochte auto's gemaximeerd.

Daarvoor in de plaats komt er een zeer lage belasting op volledig elektrische auto's, die in alle opzichten minder milieuvervuiling veroorzaken. Dat vinden we positief. In totaal zouden deze maatregelen maar tot 1% extra uitstoot van CO_2 leiden, menen wij op pagina 23 van de memorie van toelichting te lezen. De staatssecretaris heeft op onze schriftelijke vragen echter geantwoord dat er helemaal geen extra CO_2-uitstoot als gevolg van zijn voorstellen zal komen. Dat lezen we op bladzijde 7 van de memorie van antwoord. Volgens mij praten we hier langs elkaar heen. Je moet de situatie in 2020 natuurlijk niet zonder meer vergelijken met 2016, maar de situatie in 2020 bij gewijzigd en bij ongewijzigd beleid afzetten tegen de huidige situatie. Als we dat doen, dan is er volgens ons in de stukken van de staatssecretaris zelf sprake van minder CO_2-besparing, zij het maar met 1%. Kan de staatssecretaris hier zijn licht nogmaals over laten schijnen?

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft geadviseerd om de autobelastingen meer te richten op het beperken van de voor onze gezondheid schadelijke uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. Dat is hard nodig, want op een aantal plaatsen in onze steden ligt deze uitstoot boven het wettelijk toegestane maximum en in het hele land gaat de uitstoot van deze schadelijke stoffen de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie ver te boven. De staatssecretaris doet echter weinig met deze aanbeveling. Hij beargumenteert hier eigenlijk dat het bronbeleid, dus het produceren van schonere auto's, effectiever kan zijn dan het vergroenen van autobelastingen. Dat deed hij vorig jaar bij het Belastingplan ook. Het vergroenen van autobelastingen komt op de tweede plaats, want die autobelastingen zijn eigenlijk niet bedoeld voor milieubeleid, als ik zijn woorden goed interpreteer.

Hoewel de staatssecretaris in principe gelijk heeft dat een goed bronbeleid het beste zou zijn om de milieuvervuiling door auto's terug te dringen, gaat dat in de praktijk toch niet zo simpel. De normen voor het produceren van schonere auto's worden op slinkse wijze ontdoken en de lobby van autofabrikanten verzet zich binnen de Europese Unie met succes tegen de noodzakelijke aanscherping van deze normen. Dat doen ze ook met succes tegen de door deze regering bepleite aanscherping van deze normen. Bovendien kun je langs deze weg alleen iets doen aan nieuwe auto's, terwijl de oudere, vuilere auto's nog tientallen jaren gebruikt zullen worden.

Het is dan ook helemaal niet oneigenlijk om op vervuilende consumptiegoederen, of het gebruik daarvan, extra belasting te heffen om de consument te stimuleren over te stappen op minder vervuilende goederen. Dat geldt ook voor auto's. Helaas ziet de staatssecretaris daar klaarblijkelijk weinig in, want er is in de kabinetsvoorstellen, in de lijn van het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving, alleen een beperkte fijnstoftoeslag op zeer oude, vuile diesels opgenomen, die bovendien pas over drie jaar ingaat. Deze toeslag heeft daardoor ook maar een beperkt effect: 3 tot 5% minder uitstoot. Als deze heffing hoger was geweest, dan zou het effect toenemen, en wel lineair, volgens de antwoorden van de staatssecretaris. Als de extra inkomsten van een hogere heffing bovendien zouden worden aangewend voor een royalere opkoopregeling voor de oude dieselvoertuigen, dan kan het positieve effect voor onze gezondheid nog meer toenemen. Helaas heeft het kabinet hier kansen laten liggen.

Een ander punt waarop het kabinet het volgens onze fractie helemaal laat afweten, is de verschuiving van vaste lasten op autobezit naar variabele lasten op autogebruik. Dat kan door de invoering van een kilometerheffing. Zo'n heffing wordt niet alleen door de SP bepleit, ook grote maatschappelijke organisaties zijn er voor. Het is eerlijker, want hoe meer je rijdt, hoe meer belasting je betaalt. Ook zal het wat bijdragen aan selectiever autogebruik, en hoe minder autokilometers, hoe minder milieuvervuiling.

De staatssecretaris wil er niets aan doen, omdat in het regeerakkoord staat dat er in deze periode geen kilometerheffing komt. Dat betreuren we. Zou de staatssecretaris voor de volgende regeerperiode wel een onderzoek op tafel kunnen leggen met de voor- en nadelen van verschillende varianten van een kilometerheffing?

☐

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Voorzitter. Terwijl alle seinen op rood staan qua klimaatverandering, en de gevolgen steeds zichtbaarder worden in ons dagelijks leven, komt het kabinet met deze Autobrief

II, die tot meer CO_2-uitstoot en schade aan het milieu leidt. Mijn fractie vraagt zich in gemoede af hoe dat mogelijk is. Wat betekenen de klimaatafspraken in Parijs en wat betekent het vonnis van de rechter dat Nederland hieraan te weinig doet? Hoe kan het dat de staatssecretaris van Milieu zich committeert aan wat er in Parijs is afgesproken en zegt dat we moeten streven naar maximaal 1,5°C opwarming van de aarde en we tegelijkertijd deze brief hebben? Deze staatssecretaris verdedigt in feite vol enthousiasme dat vervuilende grote auto's goedkoper worden en schone auto's die weinig CO_2 uitstoten duurder, om nog maar te zwijgen van de fluwelenhandschoenbenadering van de vieze diesels, die met hun roetuitstoot een aanslag vormen voor de gezondheid van mensen.

Het fiscaal autobeleid heeft twee hoofddoelen voor de periode 2017 tot en met 2020. Allereerst zijn dat stabiele inkomsten voor de overheid en daarnaast is dat een "wezenlijke ondersteuning van de luchtkwaliteit en de klimaatdoelen". Dat eerste doel is helder, maar bij het tweede doel raakt mijn fractie het spoor bijster. Dit klinkt eerlijk gezegd lachwekkend in het licht van de inhoud van de Autobrief. Deze Autobrief leidt namelijk tot meer CO_2-uitstoot dan het eerdere beleid. De opgave voor de mobiliteitssector om bij te dragen aan het oplossen van het klimaatprobleem raakt nog verder uit beeld. Afspraken in het energieakkoord worden niet gehaald. We zitten nu op 24% meer CO_2-uitstoot door de mobiliteitssector dan in 1990 en het moet naar -17% in 2020. In plaats van dit gat te verkleinen, maakt de staatssecretaris het groter met deze brief. Het huidige beleid van fiscale vergroening leidt tot een CO_2-uitstoot van 87 gram per kilometer in 2020 en met de Autobrief gaat dat omhoog naar 96 gram per kilometer. In zijn schriftelijke beantwoording zegt de staatssecretaris echter vrolijk dat de CO_2-uitstoot helemaal niet stijgt, omdat die 96 gram nog steeds beter is dan het gemiddelde van 107 gram dat we vandaag de dag kennen. Als alle partijen en landen zo met hun klimaatinspanningen omgaan, dan staan we straks echt dagelijks in het water.

De staatssecretaris vond dat het geld dat via de fiscale prikkels werd ingezet om auto's zuiniger en schoner te maken, niet kosteneffectief was, oftewel: te weinig milieuwinst voor te veel geld. Van de weeromstuit gaat hij nu dat stimuleringsgeld inzetten om vervuilende auto's in feite goedkoper te maken. De motorrijtuigenbelasting gaat omlaag, de bpm gaat omlaag en er komen lagere bijtellingen voor onzuinige auto's terwijl de zuinige auto's een hogere bijtelling krijgen. Het resultaat hiervan is: meer grote, zware, onzuinige auto's, meer klimaatschade en een hoger energiegebruik. Hoe geloofwaardig is het, wanneer een Porsche Cayenne, met een CO2-uitstoot van 215 gram per kilometer, door deze Autobrief ruim €3.000 goedkoper wordt in de aanschaf en een Toyota Prius, met 49 gram per kilometer, €2.400 duurder? Ik hoor graag de uitleg van de staatssecretaris.

Mijn fractie begrijpt overigens best dat de staatssecretaris op een aantal punten iets wil doen aan de aftrekposten op milieugrondslag die te weinig resultaat opleverden. Wij hebben wel drie prangende vragen.

Waarom worden alle reguliere auto's goedkoper gemaakt? Dat is al helemaal niet kosteneffectief voor het milieu. Dat kost de overheid alleen maar belastinginkomsten, maar levert geen maatschappelijke winst op. Graag krijg ik een toelichting.

Waarom breekt de staatssecretaris groen beleid alleen maar af in plaats van te kiezen voor een slimmer groen fiscaal beleid waarmee de CO_2-uitstoot en ook de ongezonde roetuitstoot van oude diesels worden aangepakt?

Waarom heeft Financiën niet eerder ingegrepen? Inderdaad, er werden al langer auto's fiscaal gestimuleerd terwijl dat helemaal niet meer nodig was. Het beeld is ontstaan dat vooral de hybride en elektrische auto's veel te veel subsidie krijgen voor te weinig milieuwinst. Het leeuwendeel van de fiscale aftrek ging en gaat echter naar benzine- en dieselauto's, die beloond werden omdat ze zuiniger waren en minder CO_2 uitstootten. Dit fiscaal beloningsbeleid heeft onvoldoende meegelopen met de stand van de techniek en veel te lang werden auto's beloond die inmiddels standaard waren. Natuurlijk moet je vooral de schoonste auto's een steun in de rug geven. Graag krijg ik een toelichting waarom de staatssecretaris niet veel eerder heeft ingegrepen in de subsidiëring van deze diesel- en benzineauto's. Het kabinet laat staatjes zien van de derving van belastinginkomsten oplopend tot 2 miljard per jaar in 2013. Het leeuwendeel hiervan was echter niet voor elektrische en hybride auto's, maar voor diesel- en benzineauto's.

De staatssecretaris bouwt de fiscale ondersteuning van hybride en semi-elektrische auto's helemaal af, omdat uit onderzoek van TNO bleek dat er veel kilometers op benzine werden gereden met deze auto's. Kijk je daar preciezer naar, dan zie je dat een kwart van de mensen vooral veel op benzine en weinig op elektriciteit rijdt. De overige 75% doet het toch behoorlijk goed en gemiddeld wordt 40% van de kilometers op benzine gereden. Dat kan beter, maar het is niet verwaarloosbaar. Ik heb begrepen dat dit voortdurend wordt onderzocht. Is er inmiddels nieuw onderzoek van TNO? Zijn er al nieuwere gegevens over het rijgedrag van de plug-in-hybriderijders? Ik krijg hierover graag informatie van de staatssecretaris. Is er aanleiding om het beleid ook op dit punt te wijzigen?

Elektrisch rijden heeft de toekomst. Het is schoon, het is stil en het is duurzaam, zeker wanneer de gebruikte stroom groen is. Nederland loopt voorop in Europa. Dat is ook economisch buitengewoon interessant. De ambitie van het kabinet was 200.000 elektrische en semi-elektrische auto's in 2020 en 1 miljoen in 2025. Dat aantal werd met het huidige beleid al niet helemaal gehaald, maar met deze nieuwe Autobrief is het volkomen uit beeld geraakt. We zullen er in 2020 slecht 100.000 hebben, de helft.

De heer **Van Strien** (PVV):
Mevrouw Vos zegt dat het gebruik van elektrische auto's uit milieuoogpunt efficiënt is, vooral als de elektrische stroom groen is. In de memorie van antwoord staat echter dat de elektrische stroom voor die auto's, de marginale kWh's, wordt opgewekt met kolen en niet met wind. Heeft mevrouw Vos kennisgenomen van de memorie van antwoord en van het feit dat het geen kwestie is van keuze voor groene stroom voor auto's of, zoals zij het noemt, vervuilende stroom voor auto's?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Ik heb daar kennis van genomen; de heer Van Strien heeft een punt. Hoe dan ook, zelfs als deze auto's op kolenstroom rijden, is het energieverbruik 30% lager. Er is dus altijd winst voor het milieu. Bovendien is er natuurlijk veel meer winst: geen uitstoot van NO_x en geen uitstoot van fijnstof. Het is ook een buitengewoon belangrijke ontwikkeling richting elektrificering van de markt. We zijn er nog niet, maar er zijn veel kansen om ervoor te zorgen dat het merendeel van de auto's uiteindelijk op duurzame stroom gaat rijden. Ik vind het buitengewoon jammer om die ontwikkeling nu te doorbreken. We moeten daarmee doorgaan, maar we moeten wel kritisch kijken naar de inzet van de fiscale prikkels.

De heer **Van Strien** (PVV):
Mevrouw Vos zegt dat alle stroom uiteindelijk groen opgewekt moet worden, maar dat is volstrekt onhaalbaar. Dat kunnen we niet uitsluitend met wind. Die marginale kWh's zullen altijd met kolen of gas opgewekt worden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Dat denk ik niet. We gaan steeds meer naar decentrale opwekking van energie via zon en wind. Tal van onderzoeken laten zien dat de elektrische auto's daarbij kunnen helpen. De opgewekte stroom wordt via de elektrische auto's als het ware opgeslagen. Dat kan een buitengewoon interessant systeem worden waarin duurzame stroom samengaat met het opladen van de accu's van elektrische auto's. Als we eenmaal die stap gezet hebben, moeten we wel voldoende schaal hebben: voldoende elektrische auto's en voldoende woningen en windmolens waar duurzame stroom wordt opgewekt. Ik denk dat hier grote kansen in zitten. Het is buitengewoon jammer om dat nu weer uit je handen te laten vallen.

Het kabinet laat zijn ambitie voor 2020 in feite varen: die is gehalveerd. Waarom doet de staatssecretaris dat? Hoe kijkt hij daartegenaan? Wat is in zijn visie de maatschappelijke betekenis van het elektrisch en semi-elektrisch rijden, zowel uit milieuoogpunt als uit economisch oogpunt? Hiermee ontstaat een interessante economische sector voor Nederland, maar die wordt nu weer de voet dwars gezet.

Ik wil een aantal voorstellen doen. Uiteraard zien wij ook dat het goed is dat dit beleid op een aantal punten wat wordt aangescherpt, maar waarom wordt er dan niet gekozen voor een slimmer groen fiscaal beleid? Het is terecht om vooral de meest schone voertuigen fiscaal te ondersteunen, dus de volledig elektrische. Maar voorlopig, in de overgang naar een volledige elektrische markt, zijn ook de plug-in hybride auto's van groot belang. Dat geldt ook voor de ultrazuinige elektrische auto's met een heel klein hulpmotortje, die zeer weinig CO_2 uitstoten. Waarom handhaven we in deze tussenfase niet ook voor deze auto's een groene prikkel?

Het is vreemd dat juist voor de reguliere, dus vervuilende, auto's allerlei belastingen omlaag gaan. Dit lijkt wel VVD-beleid: leve de automobilist, uw belasting gaat omlaag. De bpm gaat voor alle auto's omlaag. Met name voor de zuinige auto's valt dat heel ongunstig uit, terwijl het winst oplevert voor de vervuilende onzuinige auto's. Waarom differentieert de staatssecretaris dat niet veel meer? Waarom brengt hij voor alle auto's de motorrijtuigenbelasting omlaag? Waarom differentieert hij bijvoorbeeld niet naar het gewicht?

Maak een stimuleringsregeling voor de particuliere elektrische rijders, zoals in andere Europese landen. Onder meer de ANWB heeft hiervoor gepleit. We zien dat met name de zakelijke markt lease rijdt. Al die particuliere autobezitters die best gemotiveerd zijn, worden echter nog onvoldoende bereikt. Wil de staatssecretaris toezeggen dat hij een plan gaat lanceren om dat te kunnen bereiken, bijvoorbeeld met een aanschafpremie voor de particulieren?

De heer **Van Strien** (PVV):
Ik hoor mevrouw Vos zeggen dat het voor GroenLinks eigenlijk geen enkel probleem is dat Nederland de hoogste autobelastingen heeft ter wereld of in ieder geval in Europa. Is dat volgens GroenLinks juist goed of geen enkel probleem? Hoe moet ik dat zien?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Wij vinden het goed dat er op dit moment hoge autobelastingen zijn, omdat de auto behoorlijk vervuilend is. Ik durf het wedje wel aan dat de maatschappelijke kosten van de auto op dit moment hoger zijn dan wat we daarvoor betalen. Wij vinden het volkomen terecht dat deze belastingen er zijn. Ze zijn een belangrijke prikkel om mensen te stimuleren om met het ov te reizen, om de fiets te pakken en om schoner te rijden. Op het laatste punt hebben we nu een probleem met de staatssecretaris.

De heer **Van Strien** (PVV):
Geldt dat antwoord ook als u weet dat dat schadelijk is voor de Nederlandse economie? Het beperken van de transportmogelijkheden voor de Nederlander schaadt de economie. Is het geen probleem om de hoogste tarieven ter wereld te hebben, ook niet als dat schadelijk is voor de economie?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Ik ben het niet met de heer Van Strien eens. Volgens mij is dit totaal niet schadelijk voor de economie. Ik durf de stelling aan dat juist het investeren in andere vervoersvormen dan de auto, in schoner vervoer en in een ander type economie dan onze traditionele transporteconomie, voor Nederland economisch gezien buitengewoon veel gunstiger is en dat het ook een grotere bijdrage levert aan het leefklimaat en het klimaat in dit land. Ik deel de stelling van de heer Van Strien dus niet; ik voorzie een heel andere economie dan hij.

De heer **Van Strien** (PVV):
Ik heb nog een laatste opmerking oftewel vraag. Bij die andere manier van transport kan ik me openbaar vervoer voorstellen. Weet mevrouw Vos dat die vervoersmogelijkheid oneindig veel duurder is dan de gewone auto? Bovendien is er geen enkele garantie dat dit milieuvriendelijker is dan het vervoer over de weg per auto.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Dat vind ik een heel vreemde stelling van de heer Van Strien. Ik denk dat als we in dit land allemaal met de trein zouden gaan — overigens moet er dan nog wel heel wat gebeuren — dit een heel grote bijdrage aan het milieu zou leveren. Misschien moeten we daar op een ander moment nog eens een debat over voeren, want dit is wel interessant.

Ik was bezig een aantal maatregelen uit de Autobrief langs te lopen en daarvoor een alternatief te formuleren. Zo vinden wij het buitengewoon jammer dat onzuinige en zware diesels in de lease goedkoper worden in de bijtelling. Dat is gewoon niet uit te leggen. Behoud daarvoor gewoon de 25% bijtelling en verlaag dat niet naar 22%.

Voer voorts zo snel als mogelijk, en niet pas in 2019, de roettoeslag voor vuile diesels in. Maak deze toeslag ook veel hoger. Voor bestelbusjes gaat het nu bijvoorbeeld om een toeslag van €62 per jaar, maar dat is veel te weinig om echt effect te hebben. In de beantwoording van de vragen geeft de staatssecretaris aan dat als hij de roettaks driemaal zo hoog maakt, dat driemaal zoveel effect heeft. Waarom maakt hij, ten minste voor busjes, die taks dan niet veel hoger, bijvoorbeeld €225? Dat bedrag wordt nu ook voor particuliere auto's betaald.

Ondersteun de infrastructuur voor elektrisch rijden en compenseer hoe dan ook de klimaatschade van de Autobrief II.

Wij zijn dus zeer kritisch over deze brief. Wij kunnen de ratio ervan niet doorgronden. Als de staatssecretaris het groene fiscale beleid niet voldoende effectief vindt, waarom gaat hij dan vuile auto's bevoordelen? Een slimmer beleid is nodig én mogelijk. Daarmee zou Nederland haar voorlopersrol, die ook economisch buitengewoon interessant is, kunnen handhaven.

□

De heer **Koffeman** (PvdD):
Voorzitter. Ik ben blij dat ik namens de Partij voor de Dieren een bijdrage kan leveren aan het debat over de Autobrief II. Dat is niet louter omdat er in het algemeen spraakgebruik grote overeenkomsten tussen auto's en koeien zijn. De auto wordt wel de "heilige koe" genoemd. De auto is van onaantastbare waarde. De overheid zou daarvan af moeten blijven omdat het een symbool van minder dan een halve eeuw wijdverspreide welvaart is: een eigen auto voor iedereen. Het merk Volkswagen ontleent daar zijn naam ook aan. Eerder stond dat merk synoniem voor dat gedeelde vrijheidssymbool, maar nu roept het veel meer de associatie op met sjoemelsoftware, bedoeld om het negatieve effect van het autogebruik actief te verbloemen.

Naast de heilige koe van de automobilist wordt de auto ook wel aangeduid als de melkkoe van de overheid. Ook dat aspect vormt een van de uitgangspunten van de Autobrief II. Naast de analogieën tussen koe en auto in het dagelijks spraakgebruik, zijn er ook fysieke overeenkomsten tussen koeien en de meeste auto's. Het gaat dan om de uitstoot van broeikasgassen. Een koe stoot net zoveel broeikasgassen uit als gepaard gaan met 70.000 autokilometers. Daarom is het lastig te vatten waarom de overheid vooral het autogebruik geïsoleerd wil verminderen, maar tegelijkertijd de melkveehouderij zwaar subsidieert. Om een idee te geven: een kalverhouder krijgt 92% van zijn inkomen uit subsidie en de gemiddelde melkveehouder ontvangt een subsidie van meer dan €24.000 per jaar, ondanks de hoofdrol die hij speelt in het veroorzaken van klimaatproblemen.

Ik noem deze voorbeelden omdat ik graag van de staatssecretaris wil horen waarom het kabinet tot dusver niet heeft gekozen voor een meer integrale benadering van het bestrijden van de externaliteiten die samenhangen met het autoverkeer, waarbij problemen als de uitstoot van broeikasgas, stikstof en fijnstof, lawaai en stankoverlast integraal worden benaderd via een dashboard van fiscale sturingsmechanismen, de vervuiler betaalt en goed gedrag wordt gestimuleerd.

Het is voor veel burgers moeilijk te begrijpen waarom dergelijke sturingsmechanismen solistisch, per onderwerp, worden ingezet, terwijl een centrale regie zoveel meer voor de hand zou liggen. De staatssecretaris heeft in het verleden gesproken over dergelijke sturingsmechanismen. Ik citeer: "waar belastingen worden ingezet ter beïnvloeding van gedrag, bestaat de kans dat mensen daadwerkelijk gaan doen wat je beoogt". Dan dalen de belastinginkomsten. Het kan toch niet zo zijn dat we betreuren dat de burgers gaan doen wat de overheid beoogt en dat de overheid verdrietig is over het feit dat de belastinginkomsten dan dalen?

Tegelijkertijd gaf de staatssecretaris aan dat verbruiksbelastingen, zoals btw en milieuheffingen, relatief weinig verstorend zijn. Hij ziet dus kennelijk brood in verbruiksbelastingen als sturingsinstrument. Dat zou kunnen gelden voor een hoger btw-tarief op vervuilende producten, btw-vrijstelling voor of het onder het lage btw-tarief brengen van schone producten. Het zou kunnen gelden voor milieuheffingen op vervuilende brandstoffen, zoals diesel en kerosine, in het kader van "de vervuiler betaalt" of, zoals in de huidige brief wordt voorgesteld, verhoging van de zakelijke bijtelling op bedrijfsauto's.

Ik ben het volstrekt met collega Vos eens dat het dan moeilijk te begrijpen is dat de rijder in een Porsche Cayenne er in de Autobrief beter vanaf komt en de rijder in een Toyota Prius er slechter vanaf komt. Dat is heel moeilijk uit te leggen. De hamvraag is natuurlijk waarom het kabinet de keuzevrijheid van de consument als argument gebruikt om bijvoorbeeld geen vleestaks in te voeren, terwijl extra belasting van het autoverkeer met datzelfde argument ook kan worden gezien als een aantasting van dezelfde keuzevrijheid van de consument.

De Partij voor de Dieren pleit dus voor een meer integrale benadering van het principe "de vervuiler betaalt", zonder aanzien des persoons en zonder aanzien van de categorie. Kan de staatssecretaris aangeven of het louter een politieke keuze is om de externaliteiten die worden veroorzaakt door het autoverkeer anders te benaderen dan die voor andere consumentenkeuzes, bijvoorbeeld op het vlak van vliegverkeer of andere consumptieve keuzes, ook als die veel meer externaliteiten veroorzaken dan het autoverkeer? En als dat het resultaat is van politieke keuzes, kan hij dan in dit huis van reflectie daar iets meer inzicht in geven dan tot dusver?

De kern van de Autobrief is dat beloningen en straffen worden ingezet als instrumenten om automobilisten te stimuleren milieuvriendelijke keuzes te maken. Is de staatssecretaris met onze fractie van mening dat dit instrumentarium breder ingezet zou moeten en kunnen worden? Heeft hij

concrete plannen in die richting, ook op andere taakvelden dan het dossier waarover we vandaag spreken? Als dat niet het geval is, kan hij dan het principiële verschil in uitgangspunten duiden? En als het bestek van dit debat onverhoopt niet toereikend mocht zijn, kan hij de Kamer daarover dan schriftelijk informeren?

Het kabinet wil inzetten op het stimuleren van het gebruik van nulemissie-auto's. Mijn fractie juicht dat toe, maar ziet het kabinet ook op twee gedachten hinken als het gaat om de vergroening van het wagenpark. Het kabinet lijkt stimuleringsmaatregelen sympathiek maar kostbaar te vinden en heeft moeite met het sluiten van een huwelijk tussen die twee grootheden. Dat leidt tot compromissen als het slechts deels in een lage bijtellingscategorie laten vallen van een deel van het elektrisch autoverkeer. Waarom wordt er niet ruimhartiger ingezet op de vergroening van het autoverkeer via het stimuleren van elektrisch vervoer?

Is het niet een beetje goedkoop om enerzijds naar de kosten te wijzen, maar anderzijds weg te kijken van het bijzondere fenomeen dat een groot deel van alle gesubsidieerde hybride en elektrische auto's kort na de ingebruikname naar het buitenland verdwijnt? Het kabinet geeft aan dat het niet uitmaakt of die elektrische kilometers nu hier of ergens anders worden gereden, maar die gedachte lijkt iets te gemakkelijk als het gaat om het geld van de Nederlandse belastingbetaler. De Nederlandse belastingbetalers willen namelijk niet dat er alleen maar elektrische kilometers worden gemaakt. Ze willen ook graag minder roetuitstoot en minder fijnstofuitstoot, zodat het prettiger voor henzelf en hun kinderen is om in Nederland op straat te vertoeven. Dat gebeurt niet als de auto's naar Noorwegen, Denemarken of Jordanië worden geëxporteerd.

Is het kabinet bereid om op korte termijn te onderzoeken op welke wijze we meer elektrische en hybride auto's in ons land kunnen houden, zodat ook de particuliere tweedehandsmarkt van aanbod wordt voorzien, in plaats van dat hybride auto's weglekken naar Jordanië, Denemarken en Noorwegen? Is de staatssecretaris bijvoorbeeld bereid om te bezien in hoeverre de bpm-vrijstelling voor elektrisch vervoer voorwaardelijk kan worden gemaakt, zodat in geval van export het resterende bpm-bedrag alsnog moet worden afgerekend? De aangifte rest bpm is een bestaand instrument voor bijvoorbeeld ondernemers en gehandicapten. Het hoeft dus niet ingewikkeld te zijn om zo'n aangifte ook in te voeren voor bezitters van elektrische auto's om export minder aantrekkelijk te maken. Ik hoor hier graag een reactie op van de staatssecretaris. Ik overweeg een motie op dit punt.

Kan de staatssecretaris aangeven welke andere instrumenten hij wil inzetten om nulemissierijden te stimuleren? Hij heeft al aangegeven de energiebelasting op openbare laadpalen te willen verminderen, maar nog niet op welke termijn dat het geval zal zijn. Niet-fiscale maatregelen als het vergroten van het aantal laadpunten zouden niet louter aan de markt overgelaten moeten worden. We zien dat een ondernemer als Fastned, die op dit moment elektrische laadpalen bij tankstations langs snelwegen exploiteert, een jaaromzet heeft van €75.000, gekoppeld aan een operationeel verlies van 4 miljoen euro. Dat houd je niet lang vol. Dat geeft naar de mening van mijn fractie aan dat de markt die innovaties niet op eigen houtje aankan. Wat is de visie van de staatssecretaris hierop?

Ik begon mijn bijdrage met het verzoek om een meer integrale benadering van het behalen van de klimaatdoelen zoals in Parijs overeengekomen en de uitspraak van de rechter in de Urgendazaak. Dat kan goedkoper en efficiënter dan alleen via autobelastingen of een budgetneutrale verschuiving in autokosten, geijkt naar de mate van vervuiling. De staatssecretaris heeft recentelijk 69.000 handtekeningen ontvangen met het verzoek om een vleestaks in te voeren. Ook de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid pleit, onder andere in het kader van een beter milieubeleid, voor een aanpassing van het voedselsysteem. Die zou budgetneutraal gerealiseerd kunnen worden. Eén dag geen vlees zou hetzelfde milieueffect hebben als het van de weg halen van een miljoen auto's. Dat zou in het kader van deze Autobrief niet onbesproken mogen blijven. Ik hoor hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris geeft aan dat hij in staat is om direct te antwoorden. Daartoe geef ik hem het woord.

Voorzitter: Flierman

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. Dank voor alle bijdragen. Eerst iets vooraf. Het raakt soms een beetje uit het zicht en soms moet je de parlementaire geschiedenis weer even ophalen, maar belastingen zijn natuurlijk ooit ingevoerd om de staatskas te vullen. Dat is bij deze belastingsoort een beetje uit het zicht geraakt. De 15 miljard die de heer Van Strien noemde — hoewel de compositie ervan verschilt, is de orde van grootte van het bedrag al vele jaren hetzelfde — is dus bedoeld om de staatskas te vullen. Het is echter duidelijk dat er rond de auto ook andere doelen spelen. In het hele domein mobiliteit willen we maar liefst vijftien petajoule besparen, we hebben een energieakkoord en we hebben klimaatdoelstellingen. De fiscaliteit heeft in zijn functie van fiscale prikkelingen en gedragsstimulering onherroepelijk zijn intrede gedaan in de autobelastingen. Of dat in alle opzichten gelukkig is, moet hier worden besproken.

Hier staat dan die VVD'er die wel degelijk vindt dat we iets aan het klimaat moeten doen. Waarom? Omdat de echte liberaal vindt dat iedereen zijn eigen rommel moet opruimen. Als je vindt dat je de staatsschuld niet naar je kleinkinderen moet doorschuiven, moet je ook je ecologische schuld niet bij je kleinkinderen parkeren. Daarover is weinig discussie, denk ik. Iemand vroeg waarom ik niet eerder heb ingegrepen. Nou, ingrijpen in autobelastingen is zoiets als een aardverschuiving veroorzaken. Het woord "auto" in één zin met het woord "belastingen" zorgt al voor een enorme hoeveelheid opwinding, welke fractie je ook spreekt.

Ik ben dus meteen na mijn aantreden begonnen met dit prachtige dossier en heb daar ook een hele sonderingsronde aan gewijd. Gelukkig komen daar een aantal dingen uit die iedereen lijkt te vinden. Er bestaan gewoon afspraken over auto's in relatie tot klimaat. Die afspraken zijn afspraken, daarvoor zijn het afspraken. Bij iedereen die heb gesproken, bestaat ook de even brede overtuiging — ik ben behoorlijk wat fracties af geweest — dat er in dit domein in relatie tot de auto onherroepelijk maatregelen moeten worden genomen die tegemoetkomen aan de klimaatdoelstellingen. Iedereen was het er echter over eens dat je klimaatmaatre-

gelen alleen moet nemen als ze ook werken en niet als ze niet werken. Daarover bestond brede overeenstemming. Meer mensen dan je soms denkt, zijn bereid tot het nemen van klimaatregelen en minder mensen dan je soms denkt, zijn bereid tot windowdressing, greenwashing en onzinmaatregelen. Dat was dus een goed startpunt, een tijd geleden.

We zijn in 2008, misschien ook wel met deze doelen onder de arm, gekomen tot een sterke inzet. We hebben het sterkst stimulerende autobelastinginstrumentarium ter wereld geadopteerd. De consument — iedereen kan dat zien op straat — heeft sinds 2008 massaal gekozen voor de zuinigste modellen. De evaluaties daarvan zullen dan wel zonnig zijn. Nou, dat zijn ze niet. De Algemene Rekenkamer zegt letterlijk dat de kosten van het fiscale instrumentarium om CO_2 te reduceren volstrekt uit het lood zijn geslagen en vindt dat wij daar iets aan moeten doen. Dan komt de Algemene Rekenkamer nog op €1.600 per ton, terwijl dat later €3.000 per ton is geworden. Het Planbureau voor de Leefomgeving zegt dat er een fascinatie met CO_2 is, maar dat er misschien ook iets moet gebeuren aan luchtkwaliteit. De economische experts die de OESO-landen doorlichten — dat zijn geen idioten — zeggen dat het effect van het Nederlandse beleid "small or non-existent" is, letterlijk. De evaluatie die ik zelf heb laten uitvoeren door een externe en onafhankelijke partij, heeft het over nog veel hogere bedragen per ton dan waar de Algemene Rekenkamer op was gekomen.

De heer Van Strien zegt: efficiëntie zal deze staatssecretaris werkelijk een worst zijn. Nou, zo zeg ik tegen hem, daar lig ik nu wakker van. Dit is geen beleid en dat is mij totaal geen worst. Dit overigens los van het feit dat ik het spul niet eet, maar daar kom ik zo op terug in reactie op de heer Koffeman. Mevrouw Vos heeft zorgen over het klimaat. Er zijn best veel mensen in deze zaal die haar zorgen over het klimaat best begrijpen. Het effect van wat we hier hebben op het klimaat was echter nul, en niet zo'n beetje nul. Door de compensatiemechanismen die ik zo zal uitleggen, was het mathematisch nul en dat is verdrietig.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Eerlijk gezegd kan ik de staatssecretaris hier niet in volgen. De heer Köhler zei ook al dat in de eerdere memorie van toelichting wel degelijk stond dat er 1% meer CO_2 zou worden uitgestoten in 2020. Dat lees ik overigens ook in de NEV. Daarin staat heel keurig in een apart kadertje dat men de Autobrief niet helemaal meer kon doorrekenen omdat het te kort dag was, maar dat de CO_2-uitstoot in 2020 1% hoger zal zijn en in dat die 2030 2% tot 3% hoger zal zijn doordat de auto's minder energiezuinig worden. Daarnaast staat in de NEV dat er meer onzuinigere modellen op de markt zullen komen. Er komt dus gewoon meer CO_2-uitstoot. Hoe kan de staatssecretaris nu zeggen dat dat niet klopt?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat ga ik nu uitleggen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Natuurlijk niet ten opzichte van wat die vandaag is, maar ten opzichte van het beleid dat eerder was ingezet en dat een bepaald doel had in 2020. Dat doel gaat de staatssecretaris volgens mij niet meer halen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ten opzichte van nu en ook opzichte van wat het anders geweest zou zijn, is het effect daarvan nul. Dat zit als volgt. Het klimaat houdt niet op bij de landsgrenzen. Er is niet zoiets als een Nederlands klimaat, er is zelfs niet zoiets als een Europees klimaat, maar we hebben op Europees niveau wel een systeem afgesproken. Dat systeem heet het fabrikantenplafond. Het is het ETS in het autodomein. Over het ETS ben ik altijd vrij juichend, omdat ik vind dat het echt werkt. Over het fabrikantenplafond evenzeer. Dat is een Europees plafond, dat jaar op jaar rücksichtslos daalt. Dat betekent dat we afstevenen op een gemiddelde CO2-uitstoot van auto's in 2020 van waarden die we bij de introductie van de Toyota Prius niet konden geloven, zo laag waren ze. Wat toen het non plus ultra was, wordt straks het Europees gemiddelde van nieuw verkochte auto's. Dat doet dat plafond. Dat betekent natuurlijk dat je als Nederland best extra kunt stimuleren. Dan ga je ergens extra subsidie aan geven. De betreffende autofabrikant komt dan onder het plafond, dankzij Nederlandse subsidies en dan gaat het elders in Europa evenzeer omhoog. Dat plafond knelt. Als je het waterbed ergens omlaag duwt, komt het elders omhoog. Dat waterbed is geen soort fata morgana, het bestaat, het is echt. Wij confronteren de Nederlandse automobilist met extra belastingen, doordat we subsidies geven, die weglekken, waardoor het CO2-effect terugkomt in extra onzuinige auto's in andere delen van Europa. Per saldo heeft het klimaat daar niets van gemerkt. Er zijn autofabrikanten die heel veel plezier hebben beleefd aan dit beleid, maar het klimaat huilt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Wordt dat daadwerkelijk vastgesteld? In de NEV lees ik namelijk gewoon: 1% meer CO_2-uitstoot in 2020, 2% tot 3% meer in 2030. Dat staat daar gewoon. Als wat u benoemt klopt, zou het in die rapporten ook anders staan.

Stel dat u ermee stopt om allerlei zuinige auto's te bevoordelen, waarom kiest u er daarnaast dan ook nog voor om de gewone, vervuilende auto's goedkoper te maken? Dat kan ik al helemaal niet begrijpen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Daar kom ik nog op. Het antwoord op de vraag waarom dat niet in de NEV zit, is omdat de NEV de NEV, dus nationaal is. We hebben daar blijkbaar voor gekozen. Of dat voor het klimaat erg zinvol is, kunnen we ons hier hardop afvragen. Maar het is een Nationale Energieverkenning, terwijl het klimaat niet nationaal is. Als het elders weglekt, heeft het voor het klimaat geen enkele betekenis, hoeveel NEV's we er ook op loslaten. Het heeft geen zin om klimaateffecten onder een Europees dak nationaal te berekenen. Het effect van de vorige Autobrief is dat wij de vervuiling van de autoparken in andere landen hebben gesubsidieerd, door het hier kunstmatig schoner te maken. Het effect is mathematisch nul, wat verdrietig is. Dat zal mevrouw Vos misschien wel met mij eens zijn.

De **voorzitter**:
Tot slot, mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Heeft de staatssecretaris zich er al voor ingezet om dit in Europees verband aan te pakken? We horen hetzelfde verhaal van de staatssecretaris als het gaat om de vervuiling door onze grote industrieën. We zitten langzamerhand in een soort perverse spiraal omlaag, waarbij het blijkbaar geen zin heeft om nationaal in te grijpen, want dan lekt het elders weg. Is dit in Europa hoog op de agenda gezet?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het is wat uit de mode geraakt om de zegeningen van de Europese Unie te bezingen. Ik zal daar heel karig in zijn en er een wat zuinig gezichtje bij trekken. Maar als er een ding werkt in Europa, dan is het wel het fabrikantenplafond en het ETS. Het milieubeleid dat wij met elkaar voeren, is ontzettend veel efficiënter dan wat we nationaal hebben gepresteerd. Qua uitstoot zitten we in de door mevrouw Vos genoemde spiraal omlaag. Die spiraal gaat best hard omlaag. Nederland heeft inderdaad qua ETS en fabrikantenplafond ingezet op een aanzienlijk strenger bronbeleid. Het werkt en het is efficiënt. Het heeft effect; dat is de goedkoopste manier om het milieu te helpen. Dat helpt degenen die geld willen besparen en degenen die veel aan het klimaat willen doen, want dan blijft er meer over voor het klimaat. Het antwoord is dus uitdrukkelijk: ja, daar heeft Nederland voor gepleit. Nederland vindt dat heel verstandig.

Er is meer gebeurd dan een nuleffect ten koste van 6 miljard aan subsidie. We hebben natuurlijk ook de markt verstoord. Dat heeft tot gegiechel bij verschillende fabrikanten geleid. De totale wereldproductie van de Mitsubishi Outlander en de Volvo V60 Plug-in ging naar Nederland. Alle productie op aarde werd hierheen gezogen door onze fiscale voordelen. We hebben door deze bevoordeling een heleboel belastinginkomsten zien verdwijnen. De bpm was een belasting die binnen het ministerie in 2008 nog bekend stond als goed voor 3,2 miljard; de bpm doet nu minder dan de helft. Dat hebben we allemaal zien gebeuren als gevolg van het feit dat die uitholling plaatsvond. Dat kan zo niet doorgaan, want het beleid dat wij voeren, gaat leiden tot nog meer excessen. Kijk eens even in de brochures wat de plug-in hybride auto's zijn die recent op de markt zijn gekomen, of die nog op de markt gaan komen. Daar zitten terreinwagens bij die groter zijn dan waaraan we tien jaar geleden als grootste gewend waren. Dat zijn auto's die meer dan 2,5 ton wegen, sommige hebben 400 pk, het past hier niet tussen deze twee bankjes. Als we niet uitkijken, subsidiëren we dat als waren het zuinige auto's. Ik weet zeker dat mevrouw Vos nog niet gezíén wil worden in zo'n auto.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Dat mag duidelijk zijn geworden uit mijn verhaal. Natuurlijk, aanpakken, daar moet dat geld niet heen. U noemt een aantal krankzinnige voorbeelden, die voor zullen komen. Natuurlijk afschaffen. Maar dat wil niet zeggen dat er geen andere auto's zijn waarvan het wel zinvol is, zoals de lichte, kleine, zuiniger auto's, om de verkoop ervan te stimuleren. Dat is wat ik niet begrijp uit uw brief.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Daar kom ik nog op. Als een subsidie-effect geheel weglekt en wel leidt tot extra fiscale druk bij de Nederlander, maar niet tot een klimaateffect, is dat gewoon onverstandig beleid. Over de doelstellingen van mevrouw Vos kan ik ook enthousiast worden. Ik zie best dat de fiscaliteit hier wordt ingezet als gedragsbeïnvloedingsinstrument. Ik zie daar de logica van in, zonder daarvan een groot voorstander te zijn, maar iets wat wel iets kost maar niets oplevert, heet onverstandig beleid. Ik kan er niets anders over zeggen.

De opmonterende boodschap voor iedereen is natuurlijk dat het Europees bronbeleid werkt: 80% van het effect op straat komt niet door ons beleid, maar door Europees bronbeleid. Dat leidt ertoe dat de auto in 2021 gemiddeld 95 gram per kilometer mag uitstoten. Dat was de eerste Prius. We konden onze ogen niet geloven. De inzet is veel lager. Het Parlement spreekt vrij openlijk over doelstellingen van 68 gram per kilometer. Voor de lange termijn heb ik nog lagere getallen gehoord, zoals tussen de 30 en de 40 gram per kilometer. Bronbeleid werkt; daarop wordt door diegenen die willen dat de auto minder klimaatschade gaat veroorzaken, stevig ingezet. Dat gebeurt dus. Mevrouw Vos vroeg of deze Autobrief meer schade aan het milieu oplevert. Mijn antwoord daarop is: vooral minder schade aan de staatskas. Voor de rest moeten wij ons gelukkig prijzen dat we in Europa dit systeem hebben.

Daarmee belandt de uitdaging waar ze hoort: niet bij de overheid, niet bij de fiscus, niet bij de staatskas, maar bij producenten en consumenten, die onder het plafond moeten blijven en daarmee door hun aanbied- en koopgedrag buiten de fiscus om zorgen dat auto's straks minder uitstoten. Daarmee zet de Autobrief in op een efficiënte inzet van overheidsmiddelen. De heer Van Strien vroeg mij daarnaar, waarbij hij mij streng aankeek. Dat is de inzet, want beleid dat wel iets kost, maar niets oplevert, doen we niet. Dat levert dus de meeste klimaatwinst per belastingeuro op. We zetten ook in op volelektrisch. Eerlijk gezegd zit daar nog wel een zeker risico in, eerder op overstimulering dan onderstimulering. Daar moeten we ook echt na een zekere periode tussentijds de thermometer in steken om te zien of dat niet opnieuw aan het ontsporen is. Dat heb ik de Tweede Kamer al toegezegd.

Volgens de Nationale Energieverkenning levert dit uiteindelijk 1 tot 2 petajoule meer op dan in het energieakkoord was overeengekomen. Dat is natuurlijk vooral doordat het beleid dat we hier nu voeren, wordt doorgetrokken tot 2019 of 2020. In het energieakkoord was dat nog niet het geval. We duiken dus wel degelijk ieder jaar een stukje naar beneden. Velen hebben het al gezegd: daarmee is het nieuwe wagenpark straks schoner dan nu. Nu is de CO_2-uitstoot van de gemiddelde verkochte auto 107. Straks wordt deze 96. Onherroepelijk zien we het daarna nog veel verder omlaaggaan.

Als je bij de puur elektrische auto's plug-ins minder stimuleert dan eerst gedacht, worden dat er natuurlijk minder. Er komen echter meer volelektrische auto's. Uiteindelijk is de verwachting dat er ongeveer een verdubbeling zal plaatsvinden van elektrisch gereden kilometers. Uiteindelijk zijn we uit op de kilometers en niet op de auto's. Het gaat namelijk om vervoer en niet om blik.

Ik had in Amsterdam nogal wat te stellen met het versneld van de weg halen van oude diesels. Er zijn busjes die op de gracht met draaiende motor stilstaan. Daarvan kan worden berekend dat ze 30 tot 100 keer zo veel fijnstof uitstoten als hun moderne equivalent. Er is mij verschillende

keren gevraagd of die prikkel niet wat steviger had gekund. Dat is, in alle eerlijkheid, ook een kwestie van zoeken naar draagvlak. Uiteindelijk gaat het om mensen of ondernemers die misschien niet over de grootste cashflow in ons ondernemersbestand beschikken. Ze rijden met oude busjes. Het gaat ook om particulieren die niet meteen met hun portemonnee klaarstaan om in een nieuwere auto te gaan rijden. Een zekere voorzichtigheid en zicht op de autorijder, de burger en de mkb'er klinken daarbij onherroepelijk door in het beleid.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
De 15% tax die de staatssecretaris pas in 2019 voor oude dieselbusjes wil gaan invoeren, komt neer op €62 per jaar. Dat duurt bovendien nog een paar jaar. Ik vind eerlijk gezegd dat geen enkele ondernemer zich daar ook maar iets van kan aantrekken. Waarom wordt dat percentage niet wat hoger, zodat het wel degelijk iets gaat doen? Dat begrijp ik niet. Ik zet het af tegen wat de staatssecretaris net zelf noemde: die enorme schade aan de luchtkwaliteit, zeker in stedelijk gebied. We weten allemaal uit de rapporten, die steeds urgenter worden, dat fijnstofuitstoot ongelooflijk ongezond is, zeker in stedelijk gebied. Die is gewoon heel slecht voor de gezondheid van mensen. Er gaan daardoor elk jaar mensen eerder dood. Dat lijkt me toch urgent genoeg om hiervoor een maatregel in te zetten die wel iets gaat doen, en ook snel, namelijk al per 2017.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het gezondheidseffect van fijnstof is gewoon echt slecht. Ik heb daar geen ander woord voor. Mevrouw Vos en ik hebben in de hoofdstad ooit opvolgend een portefeuille gehad, met daarin de verantwoordelijk om de fijnstofuitstoot te verminderen. Ik geloof dat Amsterdammers gemiddeld anderhalf jaar korter leven dan mensen in de rest van Nederland. Dat komt niet alleen door fijnstof, maar mogelijkerwijs heeft dat er wel mee te maken.

Het is een afweging tussen twee zaken. We zadelen ondernemers en particulieren met hogere lasten op. Tegelijkertijd is dit een vraagstuk. Ik denk dat Nederlanders getoond hebben dat zij althans in het autodomein snel gehypnotiseerd raken door extra lasten dan wel belastingkortingen. Laten we dus hopen dat ondernemers hier toch op reageren. Los daarvan is dit natuurlijk een probleem dat zichzelf heel snel aan het oplossen is. Als je enige jaren geleden op kaarten van onze grote steden de NO_x- en fijnstofoverschrijdingen bekeek, zag het helemaal zwart van de bolletjes. In de meeste steden zijn er nu nog een paar plekken over. Dit is dus wel een probleem dat zichzelf razendsnel aan het oplossen is. De ambitie om dit eerder te doen, begrijp ik. Ik heb dit wel serieus onderzocht, maar in de uitvoering zie ik daar geen mogelijkheden voor. We werken met systemen die deze verandering niet aankunnen. Dit is nou precies het punt waarop de Rekenkamer gelijk heeft: de legacysystemen beperken ons in het invoeren van nieuwe heffingen. Dat kan pas in 2019. Ik hoop dat ook de laatste busjes die geweldig stinken, hiermee tegen die tijd toch de stad uit zullen verdwijnen. Die afweging is gemaakt.

Er zit nog een klein dingetje aan vast, en dat is de bpm. Nou ja, een klein dingetje: in dit debat heeft het een beperkte rol gespeeld. De heer Van Strien is erover begonnen. In werkelijkheid is het echter niet zo heel klein. De bpm is als belastingheffing voor nieuwe auto's vrij probleemloos. Het is niet moeilijk: je neemt de getallen, vermenigvuldigt ze met iets en dan heb je de bpm die je moet vaststellen. Die wordt bij de verkoop afgedragen. So far, so good.

Daarna hebben we door bpm-arbitragemogelijkheden een hele bedrijfstak gecreëerd, die puur gebaseerd is op de bpm voor import en export. We hebben im- en exporttaxateurs en importschadeafhandelaars; we hebben schademakers en schadeverhelpers; we hebben auto-uitelkaarschroevers en auto-inelkaarschroevers; we hebben autotransporteurs en autoadministratiekantoren die auto's invoeren. Overal en op allerlei manieren kan daarbij bpm worden ontweken. Soms is dat legaal en is er gezien Europese regelgeving niks aan te doen. Soms is dat niet legaal, maar zeer moeilijk te ontdekken door de Belastingdienst. Ik heb een lezing gezien over manieren om de bpm te ontwijken. Helaas kan ik die hier niet geven, want ze is bijna vermakelijk. Tegelijkertijd is het diep verdrietig dat wij opgescheept zitten met een belasting waarbij wij via vele juridische wegen hebben geprobeerd om weglekken te voorkomen, maar dat lukt niet. Ik doe het even uit mijn hoofd: inmiddels hebben we op 400.000 nieuw verkochte auto's per jaar 150.000 jonge importauto's. Dat verzin je niet: dat een land als Nederland, dat een van de meest welvarende landen ter wereld is, op grote schaal auto's uit buurlanden importeert, die dan ook nog opvallend vaak schade hebben, of wat dan ook. Er is een bijzonder vreemde bedrijfstak ontstaan. De enige manier om dit te voorkomen is door de bpm naar een structureel veel lager niveau terug te brengen.

De heer Van Strien vroeg hoe lang dat duurt. Dit keer waren er wel meer doelen. Het was uitdrukkelijk de bedoeling om, als deze Autobrief geld opbracht, dat ook gewoon naar de kleine tweedehandsrijder te brengen, in de vorm van de bpm. Er was een uitdrukkelijke wens om diegene die zich geen nieuwe auto kan veroorloven en die misschien zelfs wel in een wat oudere auto rijdt, toch ook te laten meeprofiteren als er belastinginkomsten vrijkomen. Dat waren financieel gezien dus concurrenten van elkaar. Hoe lang het duurt, is aan volgende kabinetten. De eerste klap is echter een daalder waard. Naarmate we de bpm verder terugbrengen, wordt ook de ontwijking minder groot. Op een gegeven moment komt deze op een zodanig laag niveau dat ontwijking zichzelf niet meer terugverdient. Daar ben ik eerlijk gezegd op uit.

Daarmee wordt het autobeleid op Europees niveau bepaald niet grijzer waar het gaat om CO_2, maar wel groener waar het gaat om fijnstof. NO_x krijgen we er gratis bij. Daarmee wordt het voor de gewone autorijder net iets goedkoper. En jawel: er zijn meer doelen in het autobeleid dan alleen maar milieudoelen. Een doel is ook om mensen niet meer belasting te laten betalen dan nodig. Toen mevrouw Vos zei dat de kleine auto duurder wordt, bedoelde ze, denk ik, specifiek de Prius. De gewone kleine auto, zoals de Volkswagen Up, wordt goedkoper. Sterker nog: in procentuele termen wordt deze meer goedkoper dan een aantal grote modellen.

Specifiek vroeg mevrouw Vos waarom de plug-ins niet in de transitie worden meegenomen. Zij vindt het jammer dat we de elektrische auto wel doen, maar niet de plug-ins. We hebben het hier over een autotype waarvan de extra stimulering ons geen klimaatwinst heeft opgeleverd. We hebben het over een autotype dat een duurzaam bijna onbetaalbaar

beslag heeft gelegd op de overheidsinkomsten. We hebben het over een autotype waar veel minder elektrisch mee wordt gereden dan gedacht. Nieuwer onderzoek dan dat van juni 2015 heb ik helaas niet. Slechts een kwart van de kilometers werd elektrisch afgelegd, maar dan nog: het is een autotype dat verder dan de gemiddelde auto afzit van de norm waarmee die is getest. Per saldo is nota bene de CO_2-uitstoot door deze auto — het waterbedeffect, gerelateerd aan de theoretische getallen, in aanmerking genomen — nog toegenomen. In de praktische gevallen scoort het ding dus nog slechter dan de gemiddelde auto ten opzichte van de norm. Wij hebben het klimaat er nog mee verslechterd. Bovendien is het een autotype dat in snel tempo in heel veel grotere en heel veel zwaardere varianten op de weg gaat komen. Daarom zie ik op geen enkele manier een beleidsmatige reden voor verdere subsidiëring.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Ik betwist de getallen van de staatssecretaris. Volgens mij is gemiddeld 40% van de kilometers elektrisch gereden. Ik heb begrepen dat er nieuw TNO-onderzoek aankomt, dat laat zien dat het er zelfs nog gunstiger uitziet. Ik hoop dat wij daar snel over horen van de staatssecretaris. Misschien kan hij er al iets over zeggen.

De staatssecretaris kan op de heel grote auto's uiteraard een ander beleid toepassen, maar waarom wil hij voor de lichtere auto's, de plug-ins, gelet op hun gewicht, niet gewoon kijken naar welk deel van die auto's wel degelijk in staat is om in de overgangsfase, totdat wij allemaal elektrisch kunnen rijden, een bijdrage aan het milieu te leveren? Zou het ook niet enorm helpen wanneer de staatssecretaris de particuliere rijder veel meer de kans geeft om hiermee te rijden? Naar mijn idee zou die wellicht wat kritischer zijn wat betreft het gebruik van de auto dan veel zakelijke rijders.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat zou heel mooi zijn als wij een autotype konden vinden dat langs subsidiëring — nu citeer ik —: "... in staat zou zijn een bijdrage te leveren aan het milieu." Tegen die taak is de hybride niet opgewassen. Ik heb volgens mij voldoende toegelicht, met behulp van het waterbedeffect, dat de hybride die bijdrage niet levert. Die bijdrage wordt op een andere manier geleverd, zeer overtuigend, als wij het bronbeleid op deze manier doorzetten, en ook op de meest efficiënte manier. Een van de sprekers stelde met het oog op de particuliere rijder dat het jammer is dat we de auto's die we hebben gesubsidieerd, naar het buitenland zien gaan, want er is nog wel meer dan CO_2. Er is ook fijnstof.
Om die reden heeft de Tweede Kamer ervoor gepleit — dat is ook belangrijk voor tweedehandsauto's — om het halve tarief voor de motorrijtuigenbelasting nog een tijdje voort te zetten. Daarmee zal de neiging om deze auto's naar het buitenland te laten verdwijnen, beperkter worden. Dit heeft geleid tot een amendement dat inmiddels bij de stukken zit.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Natuurlijk kan de voorgestelde maatregel iets doen om de export van die auto's af te remmen, maar waarom neemt de staatssecretaris het rest-bpm-voordeel dat op elektrische auto's wordt genoten niet terug als die auto's worden geëxporteerd? Het is heel erg gebruikelijk, als je in Nederland een bpm-vrije auto rijdt — je bent bijvoorbeeld taxichauffeur — en je wilt die exporteren, dat de overheid dan zegt: je moet nog even een rest-bpm-aangifte doen. Waarom doen wij dat niet bij elektrische auto's? In Nederland hebben wij te maken met de grootste Tesla-dichtheid ter wereld, maar van elke drie auto's die op de markt komen, gaat er eentje meteen door naar Noorwegen of Denemarken, met belastingsubsidie uit Nederland. Waarom zeg je niet tegen een Teslarijder die zijn auto in Denemarken of Noorwegen wil verkopen: je hebt een halfjaar voordeel genoten, maar er zit nog een groot deel rest-bpm op dat wij nog graag even terugontvangen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Daar zit een denkfout in. Je hebt in Nederland een auto gekocht met bpm. Als je die auto naar het buitenland wilt verkopen, wordt de bpm verrekend omdat die anders de Europese handel, de interne markt, zou verstoren. Dat betekent dus dat je het resterende deel van de bpm aan de grens terugkrijgt. De heer Koffeman vraagt nu: zullen we niet gewoon bpm heffen op auto's die worden geëxporteerd? Dan heffen wij bpm op die auto's, maar dan rijd je een uur later naar de grens en dan krijg je de bpm weer terug, want de essentie van deze regeling is dat je de bpm terugkrijgt. Het heeft geen zin eerst bpm te heffen als je die daarna terugkrijgt. Het Noorse voorbeeld spreekt mij wat dat betreft ook niet aan. In Nederland zit op die auto's geen bpm, in Noorwegen ook niet. Er is geen logische reden — er is ook geen sprake van derving voor de staatskas — om in Nederland Tesla's te kopen en die vervolgens naar Noorwegen te sturen, want in beide landen zit geen bpm op die dingen. De fiscus zit er helemaal niet tussen. Dat is geen punt. Er is geen sprake van een arbitragemogelijkheid. Wij verliezen er niets op. In Nederland landen veel Tesla's, want in Tilburg worden de spiegels erop geschroefd en daarna gaan ze naar Noorwegen, maar dat heeft niets te maken met de fiscaliteit.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Het kan heel goed zijn dat bpm niet het meest geëigende middel is. Het gaat nu niet om Tesla's die in Tilburg zijn geassembleerd en die daarna doorgaan naar Noorwegen. Dat is het probleem niet. Het gaat om Tesla's die in Nederland op de markt komen, hier worden gereden en dan binnen korte tijd tweedehands verkocht worden naar Noorwegen, waarbij de Nederlandse belastingbetaler de fiscale voordelen die gelden voor die auto heeft betaald, terwijl de auto vervolgens in Noorwegen gaat rijden.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nee, dat klopt niet. Als je hier een Tesla verkoopt, zit er geen belasting op. Het ding wordt naar Noorwegen verkocht. Daar betalen de Noren er ook geen belasting op. De Nederlander betaalt daar ook niet alsnog belasting op. Dat is precies hetzelfde als wanneer de auto direct naar Noorwegen zou gaan. Op auto's die direct naar Noorwegen gaan, wordt ook geen Nederlandse belasting betaald, dus er is geen derving.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Dat is niet juist. De ANWB beklaagt zich hier ook over. De ANWB vindt het schandalig dat hier in Nederland veel fiscale voordelen gelden voor de aanschaf van elektrische auto's en plug-in hybrides, terwijl tweedehandshandelaren die auto's in korte tijd allemaal naar het buitenland laten verdwijnen, want zeggen ze: op die markten profiteren ze graag mee van het Nederlandse voordeel. Ik denk echt dat de staatssecretaris daar nog even ruggespraak over moet houden met zijn achterban. Misschien kan hij de Kamer er daarna schriftelijk over informeren, want de belangenorganisaties, ook van automobilisten, beklagen zich erover dat er in Nederland geen tweedehandsmarkt is voor hybrides en elektrische auto's, omdat die auto's allemaal naar het buitenland verdwijnen en er dus geen zakelijke auto's voor de Nederlandse markt beschikbaar blijven.

Staatssecretaris **Wiebes**:
We halen de cijfers erbij. De plug-in hybride zou de auto zijn die op grote schaal wordt geëxporteerd. In 2015 stonden er qua plug-in hybrides bijna 80.000 geregistreerd. De export van plug-in hybrides in dat jaar was ruim 200. Dat is geen significante export. Er is een geval uit de media bekend, waarin de Nissan Leaf op grote schaal naar land x, y en z ging, maar dat bleek te gaan om een onverkochte voorraad die door Nissan in een ander land is afgezet. Dat is niet raar, want als je het spul in het ene land niet kan verkopen, dan ga je naar een ander land. Dat had niets te maken met de export van tweedehandsauto's.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Het Financieele Dagblad heeft in 2015 een groot artikel gewijd aan de export van Nederlandse plug-in hybrides en elektrische auto's. Daarin wordt gesteld dat van elke drie hier in Nederland verkochte elektrische auto's er een in korte tijd naar het buitenland verdwijnt. Dat zijn andere cijfers dan die welke de staatssecretaris noemt. De staatssecretaris wordt ook in het artikel geciteerd, dus ik neem aan dat hij het kent en dat het artikel op het ministerie bekend is. Het Financieele Dagblad is geen krant dat de knipselkrant op het ministerie niet haalt, dus ik verzoek de staatssecretaris om daar nog een keer naar te kijken en ons erover te informeren.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ken niet elk artikel van het FD uit mijn hoofd, maar ik ben in de Tweede Kamer ook uitgebreid ingegaan op de herexport van auto's. Dat zal ook in de Handelingen staan. Ook die ken ik trouwens niet allemaal uit mijn hoofd. Als je geen belasting betaalt op een auto en deze daarna naar het buitenland vervoert, is dat geen derving. Als de auto direct naar het buitenland was gegaan, zouden wij ook geen belastinginkomsten hebben gezien. Het is vooralsnog ook niet zo dat de export van die plug-ins grootschalig op gang zou zijn gekomen. Ik heb de statistieken hier voor mij. Ik heb geen reden om daar schriftelijk op te reageren. Dan komt er precies hetzelfde in de brief te staan als wat ik nu meld. Dan blijft overigens het argument dat het voor het klimaat niet uitmaakt waar ze rijden. Toegegeven, dat is wel het geval voor de luchtkwaliteit.

Ik kan de 1% van de heer Köhler even niet zo snel thuisbrengen. De kwestie van horizontaal versus verticaal is Financiën-jargon dat geen mens ooit begrijpt. Ten opzichte van het oorspronkelijke plan en binnen Nederlandse grenzen scoort een en ander iets minder. Ten opzichte van het oorspronkelijke plan en de Europese grenzen in aanmerking genomen, scoort het precies hetzelfde. Ten opzichte van vandaag scoort het aanzienlijk beter, zowel Europees als in Nederland. Dat is het antwoord.

De vraag van de heer Köhler is ook of het bronbeleid met betrekking tot fijnstof en NO_x effectief is. Ja, nou en of! Ik nodig de heer Köhler uit om de fijnstof- en NO_x- kaart van Amsterdam van tien à vijftien jaar geleden te bekijken. Hij zal er misschien nog wel aan kunnen komen. Dan schrikt hij zich helemaal rot. Toentertijd stond die kaart helemaal vol met zwarte stippen en nu nog maar nauwelijks. Het beleid is buitengewoon efficiënt geweest. Onzichtbaar, geen mens die het ziet, geen mens die het ruikt; maar het is allemaal aan het gebeuren, op een fenomenale schaal en in een enorm tempo.

De kilometerheffing wordt door de heer Köhler nog warm aanbevolen. Het klopt dat het kabinet heeft besloten om daar in deze kabinetsperiode niets mee te doen. Zijn stelling "hoe meer rijden, hoe meer belasting" wordt in Nederland, althans volgens de heer Van Strien zelfs in overdreven mate waargemaakt via de accijnzen, want die zijn zeer bijzonder hoog in Nederland. Over het onderzoek op tafel zijn twee dingen te zeggen. Het fenomeen kilometerheffing is natuurlijk zeer uitgebreid onderzocht, maar in het kader van het energieakkoord is ook toegezegd dat, mochten er particuliere initiatieven of branche-initiatieven komen om aan tafel te gaan zitten en een en ander te onderzoeken, het Rijk daarbij dan aanschuift en navenant assistentie verleent. Dat is de afspraak die in het energieakkoord is gemaakt.

Ik denk dat ik mevrouw Vos niet heb overtuigd. Zij lijkt nog steeds een beetje boos over het feit dat ook normale auto's goedkoper worden. Ik zeg het hier eerlijk. Er zijn ten aanzien van autobelastingen meer doelen dan alleen klimaat. Het gaat er ook om dat een belangrijke voorziening, te weten automobiliteit, gewoon betaalbaar is voor Nederlanders die niet stinkend rijk zijn. Een heleboel mensen zijn op één of andere manier afhankelijk van een auto. Voor mensen met een kleine portemonnee betekent het soms buitengewoon veel. Dat is ook een doel van autobelastingbeleid. Die betaalbaarheid is ook nagestreefd voor de gewone automobilist, die zich al die gesubsidieerde auto's niet eens kan veroorloven.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Vond het kabinet de huidige auto's voor de huidige automobilisten dan veel te duur? De vraag is echt: waarom was het nu nodig om de autobelasting over de hele linie omlaag te brengen? Dat heeft natuurlijk wel degelijk schadelijke effecten waar het gaat om het ontmoedigen van mensen om stappen te zetten om zich op een andere manier te verplaatsen. Waarom vond het kabinet de lasten voor de automobilist blijkbaar zo zwaar dat ze omlaag moeten?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Vanwege het waterbedeffect heeft deze verandering in de autobelastingen op Europese schaal geen invloed op het klimaat en tast deze het klimaat niet erger aan dan wanneer wij dit ongemoeid hadden gelaten. Sterker nog, er is een

enorme verschoning van het Europese wagenpark gaande. Maar het was de opvatting van het kabinet dat het geen pas geeft, als daar niet een duidelijk doel tegenover staat, in dit geval een klimaatdoel, om de ene Nederlander met soms €20.000 à €30.000 impliciete subsidie op pad te sturen en de andere Nederlander daarvoor te laten betalen, terwijl degene die €30.000 subsidie krijgt, in veel gevallen financieel bepaald niet slechter af was in zijn portemonnee dan degene die ervoor moest opdraaien. Die onevenwichtigheid is alleen te verdedigen als er een zeer ferm doel tegenover staat en dat was in dit geval niet zo. Een stelsel dat wel iets kost, maar niets oplevert, is een slecht stelsel. Daar hebben wij allerlei Nederlanders voor laten opdraaien en dat is niet de bedoeling.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Als u had gezegd "ik ga de voordelen voor de elektrische en hybride auto's afschaffen", zou ik dat jammer hebben gevonden, maar dat zou ik nog hebben kunnen volgen. Maar nu zegt u: tegelijkertijd ga ik alle gewone auto's goedkoper maken. Dan zeg ik: dit is gewoon een lastenverlichting voor alle automobilisten. Ik zie het maatschappelijk doel niet.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het is budgettair neutraal. Er is gekozen voor een budgettair neutrale omzetting van autobelastingen. Daarmee is het niet een lastenverlichting. Het is ook niet een lastenverzwaring. Elke andere keuze was mogelijk geweest, maar deze keuze is het geworden. Ik hoor nu natuurlijk wel dat mevrouw Vos op zich geen bezwaar had gehad tegen een lastenverhoging in het autodomein. Dat is denk ik geen geheim. Maar voldoende collega's zijn dat ook weer met haar oneens geweest. Anders had ik hier ook niet gestaan.

Ik kom op de maatschappelijke betekenis van elektrisch rijden. Op termijn zullen energiedragers vaker duurzaam zijn. Het duurt nog heel lang voordat de marginale kilowattuur een duurzame is. Het zijn juist de extra kilowatturen die allerminst duurzaam worden opgewekt. Uiteindelijk kunnen wij wel voorspellen dat elektrisch rijden meer de norm zal worden dan het verbranden van grondstof voor hoogwaardige plastics, want dat is wat wij nu doen. Dat is namelijk wat wij inladen elke keer als wij tanken. Op termijn zal dat uitfaseren. Maar een Nederlandse kop op het Europese beleid heeft, zoals gezegd, geen enkele zin.

Mevrouw Vos wil de diesels duurder hebben in de bijtelling. Nederland is een van de Europese landen met het kleinste aandeel diesel. In Frankrijk ligt het aandeel diesel rond de helft. Er zijn landen waar het boven de 50% ligt. Nederland zit op dit moment rond een kwart en daalt verder gedurende deze periode. Wij zijn dus een van de minst dieselende landen van Europa. Ik denk dat het beleid dat mevrouw Vos voorstaat, allang is geïmplementeerd. Daar hebben wij ons beperkte dieselaandeel aan te danken.

Wat mij aansprak was het betoog van de heer Koffeman, namelijk dat auto's net als koeien zijn. Ik eet geen koeien, maar ik eet ook geen auto's, dus dat komt ook weer mooi uit. Hij heeft mij vooral uitgedaagd om te praten over btw-differentiatie, zowel aan het begin als aan het eind van zijn betoog. Ik ben er onlangs in een algemeen overleg uitgebreid over in debat geweest met de Partij voor de Dieren. Er is een belangrijk verschil tussen btw-differentiatie en autobelastingen. Met btw-differentiatie moeten wij ons ten eerste houden aan Europese wetgeving. Verder is btw-differentiatie buitengewoon complex in de uitvoering, bijvoorbeeld als het gaat om het hogere tarief voor vlees. Ik zie al voor mij dat er hele afdelingen zijn bij de Belastingdienst die met een vork kant-en-klaarmaaltijden die nieuw op de markt zijn gekomen, moeten doorspitten om te zien wat het aandeel vlees daarin is. Dat is buitengewoon problematisch en ik zou er echt niet mee aan de gang willen.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Het is natuurlijk niet moeilijk om voorgestelde oplossingen te ridiculiseren, maar naar mijn gevoel is het helemaal niet zo ingewikkeld. Er hoeven geen mensen van de Belastingdienst met vorken in kant-en-klaarmaaltijden te gaan spitten. Wanneer een maaltijd of een product meer dan een bepaald percentage vlees bevat, valt het in het hoge tarief en anders niet. Je zou denken dat dit toch heel eenvoudig is te realiseren. Op de ingrediëntendeclaratie staat tot op de procenten nauwkeurig hoeveel vlees erin zit. Waar komt die karikatuur vandaan van een belastingambtenaar die met een vork allerlei kant-en-klaarmaaltijden moet doorspitten?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Een karikatuur is het niet, want ik verzin het net. Als dat nu al een karikatuur is, zou dat een wereldrecord zijn. De heer Koffeman denkt hier echt te luchtig over. De btw is nu al een moeilijk uitvoerbare praktijk door allerlei definitieverschillen. Daarover is — laat ik het op zijn Nederlands zeggen — aan één stuk door gedonder. Dit maakt het echt niet beter. Je krijgt hele discussies over welk percentage het is. Dan gaan bedrijven daar optisch net onder zitten, maar misschien in het echt niet. Dat is geen groot feest. Dat moeten we niet doen.

De **voorzitter**:
De heer Koffeman, kort.

De heer **Koffeman** (PvdD):
In de Autobrief hebben wij gezien dat wij voor de CO_2-uitstoot van auto's ook dit soort grenzen opgezocht hebben, dat de autofabrikanten daar net onder gingen zitten en dat het geen probleem was. Wanneer het in de automobiliteit geen probleem is, vraag ik mij af waarom het in de voedselvoorziening wel een probleem zou zijn. Bovendien zijn er andere fiscale maatregelen dan btw-differentiatie. Dat zien wij ook bij de auto's, waar wij over inkomensbijtelling spreken en over motorrijtuigenbelasting. Er zijn tal van mogelijkheden om via fiscale instrumenten invloed uit te oefenen. De staatssecretaris begint zijn antwoord bij de staart van mijn vraag, maar het begin van mijn vraag was: waarom geen integrale benadering? De integrale benadering was: als je één dag per week mensen bereid vindt om geen vlees te eten, is dat hetzelfde als één miljoen auto's van de weg. Dat is een discussie die meer oplevert dan wij hier vandaag bespreken.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Laat ik eerst de kleinere vraag beantwoorden en daarna de grote. De heer Koffeman heeft mij nooit horen zeggen dat

differentiatie tussen autotypes geen probleem is. De recente affaires hebben aangetoond dat het wel een probleem is, maar, hoezeer dat ook een probleem is, dat is peanuts vergeleken bij wat wij zouden hebben als wij dat bij vlees zouden moeten doen. Voor auto's bestaat dan tenminste nog een op Europees niveau afgesproken typetest, die goed gedocumenteerd is. Het is een auto, dus je kunt er wat kosten voor maken. Dat is anders dan met maaltijden of maaltijdcomponenten. Ik zeg dit niet ter ridiculisering maar ter vergelijking. Moet er dan een Europese typegoedkeuringstest komen voor kant-en-klaarmaaltijden? Dat is een ondoenlijke zaak. Daar worden we bij de Belastingdienst stapelgek van. Dan wordt de receptuur veranderd, dan moeten we nieuwe typegoedkeuringstesten maken en dan moeten mensen alsnog — ik zal het niet nogmaals zeggen want dat is flauw — naar de maaltijd kijken om te zien hoeveel vlees erin zit.

De achterliggende vraag betreft de integrale benadering. De integrale benadering zou zijn dat je op een of andere manier elke ton CO_2 op dezelfde manier behandelt. Dat zou nog wat betekenen. Het is op zich een verstandig idee dat de CO_2-last die nu op producten drukt, in ieder geval per ton hetzelfde is. Laten wij allicht vaststellen dat er dan een heleboel milieubelastingen zijn die zeer dramatisch omlaag moeten. Dan is de accijns op benzine waarschijnlijk een factor tien te hoog. Het belangrijkste effect zou in die categorie zitten. Het draagvlak voor het verlagen van autobelastingen is hier niet overweldigend gebleken, want dat moet dan elders gedekt worden, maar een integrale benadering is er in die zin op het niveau van auto's in Europa. Dat doet geen regio in de wereld ons na.

Alle Europese landen voeren voor alle typen auto's één beleid, namelijk bronbeleid. Dat is buitengewoon efficiënt. Dat is er in zekere zin ook voor het ETS. Het ETS heb je voor een zeer belangrijk deel van de CO_2-uitstoot, meer dan de helft, op Europese schaal. Nu nog 28 landen hebben een systeem dat op een zelfde intelligente manier de CO_2-uitstoot reduceert, niet door een heffing maar door een plafondsysteem. Dat zijn voorbeelden van een integrale benadering die ik altijd toejuich en daar valt het vlees inderdaad nog niet onder.

De **voorzitter**:
Een laatste interruptie van de heer Koffeman en dan stel ik voor dat de staatssecretaris zijn betoog voortzet.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Tot slot. Dan blijft toch de vraag waarom het kabinet bepaalde consumentenkeuzes niet wil beïnvloeden met een beroep op de vrijheid van consumptiekeuze en dat in andere gevallen wel doet. Waarom bij auto's wel? Waarom zeg je niet "als je in een dikke diesel wilt rijden, moet je dat zelf weten, dat is jouw vrijheid van keuze" en zeggen we, als je een dikke biefstuk wilt eten "dat is wel jouw vrijheid"? Waarom dat verschil?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Er is, denk ik, niemand die zegt dat er niet meer in dieselauto's gereden mag worden. Dat is niet het beleid. Het is wel zo dat daar de milieu-externaliteiten in zijn doorbelast. Dat is bij vlees problematischer gebleken. In mij heeft de heer Koffeman geen vleeseter, maar velen doen dat wel. Ik geloof dat over de samenleving als geheel van het eten van vlees de bijdrage aan de CO_2-uitstoot ongeveer hetzelfde is als van het autorijden. Dat is ongeveer juist.

Voorzitter. Ik denk dat ik er doorheen ben.

Voorzitter: Broekers-Knol

☐

De heer **Köhler** (SP):
Voorzitter. Goed voorbeeld doet goed volgen. De door mij geprezen naam Wet uitwerking Autobrief II zorgt ervoor dat de heer Koffeman een voorzet doet voor een verzamelwet over milieubelastingen onder de naam Wet heilige koe I. Wij wachten het met interesse af.

De staatssecretaris heeft gewezen op de combinatie van de woorden "auto" en "belastingen" die — ik citeer — "in alle fracties voor opwinding zou zorgen". Bij mijn fractie heb ik er niets van gemerkt. Nu kan het zijn dat ik daar weinig oog voor heb, maar het kan ook komen doordat wij de Telegraaf niet lezen, net als 90% van de mensen in het land.

De staatssecretaris heeft mij duidelijk geantwoord over het effect van de voorstellen op de CO_2-uitstoot. De 1% in 2020 tot 3% in 2030 die er extra bij komt, althans minder afgaat tegen die tijd als gevolg van deze voorstellen, wordt elders in de Europese Unie gecompenseerd, waardoor over het geheel gemeten — en je moet dat natuurlijk doen bij de uitstoot van broeikasgassen in heel Europa en eigenlijk in de hele wereld — het effect nul is. Dat is een duidelijk antwoord en ook een pleidooi voor zijn voorstellen wat ons betreft.

De staatssecretaris heeft gezegd dat het bronbeleid tegen milieuvervuiling van auto's van de EU werkt. Ja, dat hadden wij ook al in de gaten. Het is goed dat hij daar nog eens op wijst, maar ook hier geldt dat het op papier beter werkt dan in de praktijk. Op papier kloppen de cijfers die hij allemaal noemt, dat de uitstoot vanzelf wel van 107 eenheden teruggaat naar 95, maar dan is er wel buiten de sjoemelsoftware gerekend. Het zijn allemaal vooruitberekeningen van hoe het zal zijn als die auto's inderdaad aan die norm gaan voldoen. Desalniettemin zal het EU-bronbeleid op de lange termijn wel werken en ook effectiever zijn dan specifieke belastingen die alleen in Nederland effect hebben.

Over de fijnstoftoeslag voor vuile dieselvoertuigen stelt de staatssecretaris twee voor mij nieuwe dingen. Ten eerste zegt hij dat de toeslag pas in 2019 kan ingaan, omdat we de invoering bij de Belastingdienst dan pas voor elkaar kunnen hebben. Tot nu toe had ik in de stukken alleen gelezen dat dat was om de autobezitters van die vuile voertuigen een paar jaar extra te geven om zich voor te bereiden op deze schokkende gebeurtenis. Dat stond er enkele jaren eerder: ze moesten zich daarop kunnen voorbereiden. Toen dacht ik nog: goh, maakt een heffing in 2019 van €65 per jaar zo'n lange voorbereidingstijd dan wel nodig, psychologisch gezien? Nu begrijp ik dat er dus een andere, echte reden is waarom het niet eerder kan. Dat is dan betreurenswaardig, maar kennelijk onvermijdelijk.

Een tweede punt dat ik daarover naar voren wil brengen, is dat de staatssecretaris zei dat die toeslag niet omhoog kon, omdat je er rekening mee moet houden dat de bezitters van bestel- en personenvoertuigen voor een deel niet zo veel geld hebben, zodat het voor hen niet makkelijk is om die toeslag op te brengen. Dat lijkt mij gezien de heel geringe bedragen een wat overtrokken argument. Volgens mij gaat het er bij zo'n toeslag niet om, die groepen een boete op te leggen wegens slecht gedrag. Als het zo was, zou mijn fractie daar geen voorstander van zijn, want daar geloven wij niet in. Het gaat er volgens mij om, dat bedrag zo hoog te maken dat het voor die mensen financieel aantrekkelijk wordt om in plaats van zo'n oud vervuilend voertuig een nieuw of een beter tweedehandsvoertuig aan te schaffen. Dat bereik je dus met een hogere heffing, waarvan je de opbrengst weer terugsluist. Dat gebeurt trouwens ook na een opkoopregeling. Zo kom je die mensen ook financieel nog enigszins tegemoet. Dat kun je allemaal veel beter en effectiever doen bij een hogere heffing. Dat blijven wij vinden, tenzij de staatssecretaris ons in tweede termijn alsnog weet te overtuigen van het tegendeel.

De beantwoording over de kilometerheffing viel ons tegen. We weten al dat er in het kader van het energieakkoord wordt meegewerkt aan verder onderzoek naar voorstellen van de brancheorganisaties. Wij hadden gehoopt dat bij de vernieuwing van het stelsel van autobelastingen de mogelijkheid van een kilometerheffing toch naderbij gebracht zou worden, al was het maar door een onderzoek dat straks klaarligt, zodat er in een volgend regeerakkoord tot betere afspraken gekomen kan worden. Dat de staatssecretaris zelfs dat niet in de aanbieding heeft, stemt ons niet positief.

Wij gaan, gezien een en ander — op sommige van onze kritische vragen is heel bevredigend geantwoord en op andere helemaal niet bevredigend — terug naar mijn fractie. Daar zullen we overwegen of we volgende week voor of tegen deze wet zullen stemmen.

☐

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Voorzitter. De staatssecretaris heeft ons uitgelegd dat het huidige beleid niet werkt en dat het daarom veranderd moest worden. Hij heeft ons deelgenoot gemaakt van het waterbedeffect in Europa. Toch zou ik het graag willen hebben over wat we in Nederland doen en waarom het belangrijk is om in Nederland wel degelijk een aantal milieudoelen te realiseren. We hebben niet voor niets in het energieakkoord de afspraak gemaakt dat de CO_2-uitstoot door de mobiliteitssector — die is nu plus 24% ten opzichte van 1990, dus dat is zwaar beroerd — min 17% moet zijn in 2030. Die afspraak staat, en die staat ook voor de staatssecretaris. Mijn vraag is hoe hij de stijging gaat oplossen — tot 3% extra in 2020 — die door zijn maatregelen gaat optreden in Nederland. Hoe gaat hij dat negatieve beleid in Nederland compenseren? Daar zou ik graag een antwoord op willen, want als het via de fiscaliteit niet lukt, waarom zet hij dan niet in op andere maatregelen om het autoverkeer sneller energiezuiniger te maken en schoner qua uitstoot?

Ik wil de staatssecretaris blijven voorhouden dat we met het huidige beleid, het beleid van voor de Autobrief II, uitkomen op een CO_2-uitstoot van 27 g/km in 2020. Die gaat wel degelijk omhoog naar 96 g/km en dat is gewoon een verslechtering. Ook daarop hoor ik graag een reactie. Ik blijf bij mijn stelling. Als de staatssecretaris niet tevreden is met het huidige beleid, zeg ik: maak het dan beter in plaats van het stimulerende beleid grotendeels af te schaffen en vervolgens de gewone, vervuilende auto goedkoper te maken. Die ratio snap ik niet, staatssecretaris. U houdt altijd heel erg van rekenen en alles berekenen en zo, maar waarom dan de gewone auto goedkoper maken? Dat is — en dan komt gewoon die VVD-pet om de hoek kijken — omdat het belangrijk is om de lasten voor de gewone automobilist te verlagen. Dat past wat mij betreft niet in het beeld van iemand die streeft naar een effectievere en efficiëntere inzet van fiscale prikkels, want het doet helemaal niets, behalve misschien een hoop mensen een fijn gevoel geven, maar dat lijkt mij niet het doel.

Ik vind het buitengewoon jammer dat de staatssecretaris het vraagstuk van de elektrische en semi-elektrische auto's alleen maar benaderd vanuit de hoek dat het blijkbaar niet CO_2-effectief is. Elektrische auto's leveren ook een grote bijdrage aan een betere luchtkwaliteit, want ze stoten geen vervuilende stoffen uit. Ze hebben bovendien een buitengewoon interessant economisch effect. CE Delft heeft doorgerekend dat het huidige beleid zou kunnen leiden tot iets van 19.000 fte extra in 2020. Ik zou daar graag nog een reactie op willen van de staatssecretaris. Ook dat wordt nu allemaal afgezwakt.

Ik zei het al: wat ik echt niet begrijp, is dat de staatssecretaris nu zo veel dingen goedkoper maakt. Ik wil de staatssecretaris een voorstel doen. Hij wil de bpm verlagen. Doe dat dan niet over de hele linie voor alle auto's, maar doe het alleen voor de meest zuinige auto's of kies voor een grotere CO_2-differentiatie. Hij wil ook de motorrijtuigenbelasting voor alle auto's verlagen. Waarom differentieert hij deze niet sterker naar gewicht? Houd de belasting op peil, maar differentieer sterker naar gewicht. De leasebijtelling gaat omlaag. Waarom zorgt de staatssecretaris er niet voor dat zware, onzuinige auto's, en zeker diesels, in ieder geval op het hogere tarief van 25 blijven? Dan blijft er ook in de leasemarkt een prikkel bestaan om te streven naar zuinigere, en daarmee vaak ook energiezuinigere en schonere auto's.

Ten slotte wil ik de staatssecretaris vragen waarom hij niet toch overweegt om de markt van particuliere elektrische auto's een extra stimulans te geven. Het lijkt erop dat het voor de zakelijke rijder iets minder interessant wordt om elektrisch te rijden, maar dat de particulier daar wel degelijk zeer in geïnteresseerd is. Ik hoor graag een antwoord op de vraag waarom er niet een fonds kan komen — dat kan voor een deel gevuld worden met de belastingen die nu elders worden weggehaald — waaruit de staatssecretaris een slimme aanschafpremie kan halen voor particuliere kopers van elektrische auto's.

Over de roettaks sluit ik mij graag aan bij de woorden van de heer Köhler. Ik wil de staatssecretaris voorhouden dat in 2017 nog 350.000 dieselpersonenauto's zonder filter rijden. Deze storten 30 tot 100 maal zo veel fijnstof uit als andere auto's, maar de staatssecretaris wil dat lekker gewoon laten doorgaan tot 2019. Blijkbaar kan het niet sneller. Ook daarna pakken we het nauwelijks effectief aan. Dat kan toch niet, met het oog op de volksgezondheid? Ik zou ook op dat punt willen zeggen: staatssecretaris, doe gewoon wat u moet doen en help dit probleem sneller de wereld uit.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor de antwoorden die hij gegeven heeft. Ik ben er niet helemaal tevreden mee, zoals hij gemerkt heeft. Dat heeft ook te maken met het feit dat de staatssecretaris een beetje selectief lijkt te shoppen in het vrije Europese verkeer van auto's. Hij maakt zich druk over het feit dat tegenover de pakweg 450.000 auto's die nieuw geïmporteerd worden, 150.000 jong gebruikte auto's staan. Kennelijk is het daar dus wel een probleem, maar de massale export van elektrische auto's die deels met Nederlandse overheidssubsidie gefinancierd zijn, vindt hij geen probleem, dan wel een probleem dat niet oplosbaar is. Ik vraag me zeer af of dat zo is.

Op 7 april 2015 stond er in Het Financieele Dagblad een artikel getiteld: Elektrische auto massaal geëxporteerd. In dat artikel komt de doelstelling van de Nederlandse overheid aan de orde om in Nederland een groter elektrisch wagenpark te hebben, niet alleen voor zakelijke rijders maar ook voor particuliere kopers en mensen die tweedehands een elektrische auto willen kopen. Een groot aantal Nederlandse deskundigen zegt in het artikel dat het zeer onwenselijk is dat die elektrische auto's en de plug-inhybrides massaal over de grens verdwijnen en dat dit een belangrijke derving van Nederlandse overheidsinkomsten betekent. Doen we het niet via de bpm, zoals de staatssecretaris heeft uitgelegd, dan moeten er andere fiscale mogelijkheden zijn om te voorkomen dat die auto's massaal het land uit rijden. De milieu-investeringsaftrek blijft voor een handige ondernemer gewoon overeind op het moment dat hij een nieuwe Tesla loopt en dat ding een halfjaar later exporteert. Daar zou de staatssecretaris dus al een fiscale maatregel tegen kunnen treffen. Hij zou kunnen zeggen: die milieu-investeringsaftrek blijft niet heel op het moment dat jouw auto naar het buitenland gaat.

De afgelopen jaren ging van de drie elektrische auto's die in Nederland geleverd werden, er één in no time de grens over om tweedehands verkocht te worden naar Noorwegen of Denemarken. De ANWB beklaagt zich hierover; ik ben niet de enige die er moeite mee heeft. Marco Eenennaam, deskundige elektrisch rijden van de ANWB, verklaart dat deze export zeer onwenselijk is; als Nederland koploper wil zijn in elektrisch rijden om zo luchtvervuiling en klimaatverandering tegen te gaan, moeten die auto's na aanschaf in ons land blijven rijden. Hij beklaagt zich over het feit dat dit niet het geval is.

Het feit dat de staatssecretaris miskent dat dit verschijnsel zich voordoet, vind ik echt heel erg jammer en kort door de bocht. Om die reden wil ik graag een motie indienen.

De **voorzitter**:
Door de leden Koffeman en Teunissen wordt de volgende motie voorgesteld:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groot deel van het hybride en elektrische wagenpark korte tijd na ingebruikname geëxporteerd wordt;

overwegende dat fiscale stimuleringsmaatregelen op dit gebied daarmee voor de binnenlandse markt deels tenietgedaan worden;

verzoekt de regering, met een plan van aanpak te komen om exportvoordelen voor (semi)elektrische auto's in te perken en de Kamer daarover binnen zes maanden te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt letter F (34391).

De heer **Koffeman** (PvdD):
Dan de hamvraag. Ik vind dat de staatssecretaris hier onvoldoende op ingaat. De staatssecretaris zegt geen mogelijkheden te zien om grote bronnen van klimaatschade aan te pakken. Hij wil het daarom maar bij de auto houden; "dat is al moeilijk genoeg". Ik vat het kort samen. Het aanpakken van klimaatschade door auto's is zeker moeilijk genoeg. Maar het is niet zo dat dit een integralere aanpak in de weg zou moeten staan. Ik zei al dat als we alle Nederlanders zo ver zouden krijgen dat zij één dag per week geen vlees meer eten, dat het equivalent zou zijn van een miljoen auto's van de weg halen. We moeten niet te makkelijk in onmogelijkheden denken en zeggen dat ambtenaren dan alle kant-en-klaarmaaltijden moeten doorspitten. Ik denk dat er makkelijkere methodes zijn om ook grote bronnen van klimaatschade aan te pakken via fiscale instrumenten, of dat nou gebeurt via gedifferentieerde btw of via een vleestaks, of door Nederland te laten bepleiten dat de subsidie voor deze klimaatonvriendelijke bedrijfstak wordt ingeperkt. Ik noemde al het voorbeeld van de kalverhouders, die 92% van hun inkomen gesubsidieerd krijgen. Dit gebeurt weliswaar door Europa, maar daar hebben we vanuit Nederland wel degelijk enige invloed op. Ik zie de staatssecretaris nu een gebaar maken waaruit ik opmaak dat hij het met mij eens is dat dit niet in orde is.

Het zou fijn zijn als de staatssecretaris toch in het kabinet ervoor wil pleiten om te komen tot een integralere aanpak. Als mijn oplossingen te eenvoudig zijn, neem ik dat graag van de staatssecretaris aan, maar hij heeft zo'n enorm bataljon ambtenaren dat die vast wel in staat zijn om betere oplossingen voor een integralere benadering te bedenken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie dat de staatssecretaris meteen kan reageren. Het woord is aan de staatssecretaris van Financiën.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. De heer Köhler zei nog niets gemerkt te hebben van opwinding in zijn partij over het kruispunt van belastingen en auto's. Misschien deed hij op het moment dat hij kennis had kunnen nemen van die opwinding nog niet mee bij partijen die die opwinding vertonen, maar juist bij par-

tijen die die opwinding nog niet zo vertonen. Maar ik denk dat de SP op lokaal niveau zich altijd buitengewoon roert als voor de kleine automobilist de parkeerbelastingen dramatisch omhoog dreigen te gaan. Ik zeg dit met grote waardering. Door zijn partijverleden heeft hij, denk ik, deze samenloop net gemist.

Ik neem maar even kennis van de opmerking van de heer Köhler dat hij de roettaks laag vindt. Intellectueel snap ik hem, maar ik kan er nu weinig aan doen en zie daar ook geen ruimte voor. Mevrouw Vos bracht dit punt ook naar voren. Het is zeker niet zo dat ik vind dat mensen zich daar langdurig op moeten voorbereiden. Dat zou inderdaad misschien wat overdreven zijn.

Mevrouw Vos vraagt mij hoe het kabinet de stijging van CO_2 in het vervoersdomein dán gaat oplossen. Ik ben altijd een warm pleitbezorger van Europees bronbeleid op dit punt. Maar buiten dat is dit onderwerp ver van mijn bed geraakt, althans van mijn portefeuille. Dit lijkt mij echt iets waar de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over na moet denken, samen met de minister die verantwoordelijk is voor mobiliteit. Het voert een beetje ver om een debat over een Autobrief door te trekken naar de CO_2-problematiek in het gehele vervoersdomein. Dat maak ik niet waar, zeg ik tegen mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Dat zou ik mij kunnen voorstellen als u dit nu, vandaag, opeens moest doen. Maar ik had verwacht dat toen u met deze Autobrief naar het kabinet kwam, daar wel degelijk werd gekeken naar wat een en ander betekent voor de totale CO_2-opgave die Nederland heeft. Zeker omdat net het klimaat aan de orde is geweest, bijvoorbeeld in het kader van Parijs en omdat de rechter zegt dat allerlei dingen beter en sneller moeten. Ik zou dus hebben verwacht dat het kabinet er wel degelijk een opvatting over heeft. Ik wil de staatssecretaris dus vragen om alsnog aan het kabinet voor te leggen hoe het de extra CO_2-uitstoot gaat compenseren.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is natuurlijk ook zo, want het kabinet is bezig met de brandstoffenvisie, heeft eind vorig jaar de Nationale Energieverkenning uitgebracht en heeft de eerste helft van dit jaar de Parijsbrief uitgebracht. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is daar verantwoordelijk voor. Zij heeft in allerlei brieven uiteengezet wat, ook in de internationale context, het kabinetsbeleid is waar het deze zaken betreft.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Ik heb die brieven gelezen, want ik volg dit redelijk. Ik heb daarin echter niets gelezen over de negatieve effecten, in ieder geval op Nederlands niveau, van uw Autobrief II. Ik zou u dus bij dezen graag willen vragen of het kabinet ons een brief kan sturen waarin het aangeeft hoe het deze negatieve effecten op zijn minst zal compenseren. Wellicht kunt u dit verzoek aan uw collega's voorleggen

Staatssecretaris **Wiebes**:
In die brieven is niet zo veel te lezen over de negatieve effecten omdat die negatieve effecten er niet zijn. Het kabinet hoeft er dus ook niet op te reageren. En dan gaat het nog over de Nationale Energieverkenning; in een Europese energieverkenning zou het zeker niet slechter worden. Dat is dan ook meteen mijn antwoord op de tweede vraag van mevrouw Vos. Zij blijft stug hameren op een verslechtering die er echt niet is. Zij zegt dat van 87 gr/km naar 95 gr/km toch een verslechtering is. Het is inderdaad een verslechtering ten opzichte van wat wij anders hadden gedaan op nationaal grondgebied, maar het is geen verslechtering ten opzichte van de prestaties in Europa als geheel. Dat was ook mijn antwoord aan de heer Köhler, die dat vervolgens heel eloquent in zijn eigen woorden heeft samengevat.

Mevrouw Vos blijft verder een beetje verontwaardigd over het idee dat de gewone autorijder goedkoper uit moet zijn. De duidelijke opvatting van dit kabinet is dat ook los van milieu de gewone autorijder een gerechtvaardigd belang heeft om geen belastingen te betalen voor iets wat geen effect heeft. Het is de diepgewortelde opvatting dat dé gewone Nederlander, voor wie de auto op sommige momenten een belangrijke rol speelt, niet duurder uit moet zijn dan noodzakelijk. Over die opvatting worden wij het misschien niet snel eens.

De elektrische auto kan zeker wat betekenen voor de luchtkwaliteit, maar zoals mevrouw Vos weet, zal dat dan toch vooral in de grote steden gelden. Bovendien zien wij dat het ver-Euro-6'en van het wagenpark een enorm effect op de luchtkwaliteit heeft. Als alle voertuigen die aan Euro 0, 1, 2 en 3 voldoen, er straks automatisch uit gaan, gaat dat een enorme hoeveelheid uitstoot in de steden oplossen. De directe koppeling tussen werkgelegenheid en autosubsidies wil ik niet maken. Als wij de economie alleen maar kunnen laten groeien door aankoopsubsidies, zijn wij ten dode opgeschreven.

Mevrouw Vos pleit ook voor een grotere differentiatie in CO_2-uitstoot. Het huidige beleid, dat overigens buitengewoon onsuccesvol is, heeft misschien wel de grootste CO_2-differentiatie tussen auto's op aarde. Wij hebben namelijk een fenomenale CO_2-afhankelijkheid in de bpm; ik denk dat dit de meest progressieve belasting van heel Nederland is. Bovendien hebben we een afhankelijkheid in de mrb en in de bijtelling. Samen zorgen die voor een enorme CO_2-afhankelijkheid, zonder dat dit op Europees niveau iets heeft opgeleverd.

Mevrouw Vos vraagt verder om een extra stimulans voor elektrische auto's van particulieren, maar ik kan mij geen extra stimulans meer voorstellen. Nogmaals, het gevaar van overstimulering ligt hier op de loer. Het zijn auto's waarover geen bpm wordt betaald en geen mrb. Dan zitten we ook nog met een verlaagd tarief op de laadpalen. Bij afwezigheid van elke resterende belasting zie ik geen mogelijkheden meer voor korting. Het is een opeenstapeling … De btw, wordt hier gesuggereerd! Dan moeten we aan het loket van de heer Koffeman zijn. Ha, daar is hij al!

De heer **Koffeman** (PvdD):
Ik was even benieuwd naar het verlaagde tarief voor belasting op laadpalen. Ik heb in eerste termijn gevraagd of de staatssecretaris daaraan een termijn kan verbinden. U had het over een verlaagd tarief voor de laadpalen, maar is dat al ingegaan?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nee, dat is een toezegging die ik bij het vorige Belastingplan heb gedaan. Ik ben aan het werk om die op een zodanige manier in wetgeving om te zetten dat er op openbare laadpalen sprake zal zijn van een verlaagd energiebelastingtarief.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Kan de staatssecretaris daaraan een termijn hangen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Prinsjesdag is een logische datum.

De heer Koffeman zegt dat het exporteren, waarvan ik net heb gezegd dat het op beperktere schaal voorkomt dan hij beweert, volgens experts toch zeer onwenselijk is. Daaraan herkent men van grote afstand dat ik geen expert ben, want ik vind dat niet. Ik zie de derving namelijk niet, zoals ik net heb uitgelegd. Ik zie ook het milieueffect niet. Ik wil het milieu- en vooral klimaateffect mondiaal zien. Wij hebben daar op Europese schaal instrumenten voor, maar nationaal klimaatbeleid is betekenisloos. Ik ben het dan ook oneens met deze experts. Daaraan weet men precies dat men hier geen expert heeft.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Het is al een aantal keren in het debat aan de orde geweest dat die experts het niet alleen over klimaat hebben, maar bijvoorbeeld ook over fijnstof, roetuitstoot en geluidsoverlast in de steden. Er zijn naast de klimaateffecten heel veel andere effecten van elektrisch verkeer die wij gaan missen als al die elektrische auto's naar het buitenland gaan. Daar hebben die experts moeite mee. Ook nu ridiculiseert de staatssecretaris het onderwerp weer door te zeggen dat hij zeker geen expert is, omdat hij er anders over denkt. Die experts wijzen op andere onderwerpen, zoals de roetuitstoot en de geluidsoverlast. De staatssecretaris heeft zelf gezegd dat dat inderdaad wel een punt is.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is ook wel een punt, maar het is niet zo zwaarwegend dat wij daarvoor groots beleid in de fiscale sfeer moeten opzetten. De plug-in levert met zijn kwart elektrische kilometers niet zo'n superieure bijdrage aan de luchtkwaliteit in vergelijking met andere auto's dat wij daaraan apart beleid moeten wijden. Daarvan ben ik echt geen voorstander.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Ik moest even in mijn papieren kijken om te zien hoe het met de elektrische auto's van particulieren zit. Vooral op de zakelijke markt worden nu heel veel elektrische auto's aangeschaft. Daar heb je het grote bijtellingsvoordeel en daar is de prikkel dus groot, maar de particuliere markt komt nog weinig op stoom doordat de aanschafprijs voor veel mensen toch erg hoog is. Zou het toch niet zinvol zijn om een aanschafpremie te overwegen, mogelijk zelfs ook voor elektrische auto's die binnenkort vrijkomen uit de leasemarkt? Ze komen dan op de particuliere markt. Misschien kunnen we zo voorkomen dat ze naar het buitenland gaan. Als wij particulieren met een premie konden stimuleren om die elektrische auto's over te nemen, zou dat wel degelijk een mooie bijdrage aan het milieu kunnen zijn.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Er is eerder het risico van overstimulering. Wij hebben een autotype waarop wij ongeveer alle belasting kwijtschelden. Moeten we nu bij gebrek aan belastingen die wij nog verder kunnen verlagen, echt overgaan tot potjes met stimuleringspremies? Op een gegeven moment houdt het toch wel op? Wat is erop tegen dat auto's eerst zakelijk gekocht worden en dat particulieren die kunnen overnemen? Ze profiteren mee van het bpm-effect. Ze profiteren mee van de mrb. Ze profiteren mee van het lagere energietarief op de laadpalen. What more can you do?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):
Het enige is dat wij op dit moment zien dat er op de particuliere markt relatief heel weinig wordt aangeschaft. Het aandeel van die auto's dat wij straks in 2020 hebben, gaat met uw beleid toch fors omlaag. Dit kan een manier zijn om de particulier een steuntje in de rug te geven om wel degelijk een elektrische auto nieuw aan te schaffen of tweedehands over te nemen uit de leasemarkt.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Gezien het verschil met de rest van het wagenpark, bijvoorbeeld in bijtelling, maar ook in mrb, denk ik dat het aandeel puur elektrische auto's enorm zal groeien. Of dat ook bij particulieren het geval zal zijn, moet worden afgewacht, maar ik zie ook geen grote prikkel om die dingen te exporteren. Ook voor de tweedehandsrijder geldt vooralsnog namelijk een nultarief op de mrb. Particulieren profiteren daar dus ook van mee.

De breedste vraag die mij gesteld is, die goed aan het eind past, is de vraag die de heer Koffeman aan het eind van zijn bijdrage stelde. Hij verlangt naar een integraal perspectief en sprak over klimaatbeleid en landbouw. Ik denk dat hij hiermee op werkelijk alle terreinen buiten dit debat treedt. Dat weet hij zelf ook; hij gaf dat ook aan. Daarvoor moeten wij echt terecht bij mijn collega die over de landbouwbeleid gaat en mijn collega die over klimaatbeleid gaat, die trouwens vroeger over landbouwbeleid ging. Ik zou de heer Koffeman dus willen vragen om niet mij te gebruiken als boodschappenjongen voor zijn klimaatbeleid, maar om dit gewoon bij deze bewindslieden aan te kaarten, wellicht zelfs te beginnen in de Tweede Kamer.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Het is in de horeca een bestaande uitdrukking, "mijn collega komt zo bij u". Dat is best lastig. Ik vraag om een integrale aanpak, en "daarvoor moet u bij mijn collega zijn" is in strijd daarmee. Die integrale aanpak moet van het kabinet komen. U bent coördinerend bewindspersoon op het vlak van fiscale maatregelen. Mag ik u vragen om in overleg met de collega's die u zojuist noemde, eens na te denken over zo'n integrale aanpak en ons daarover per brief te informeren? Het bestek van dit debat en de afwezigheid van uw collega's laten inderdaad niet toe dat u die integrale benadering hier even ontvouwt. Mijn vraag aan u is dus: mag ik toch aan u vragen om fiscale maatregelen en een integrale aanpak? Ik zou het woord "boodschappenjongen" nooit zelf gekozen

hebben, maar gesproken hebben over een "coördinerend bewindspersoon voor een integraal kabinetsbeleid".

Staatssecretaris **Wiebes**:
Een andere gevleugelde uitdrukking in de horeca is: hebt u wel gereserveerd; zo nee, dan hebben we geen plaats. Dit ligt zo ver af van het onderwerp waar we het vandaag over hebben, dat ik het toch echt passender vind als de partij van de heer Koffeman dit direct aankaart bij die bewindslieden. Anders is er geen grens meer waar debatten eindigen. Dan kunnen we elkaar met allemaal briefverzoeken gaan bestoken. Als er een heldere relatie was geweest, of in een grijs gebied lag, dan ben ik nooit te beroerd om de boodschap aan te nemen en dan doe ik er nooit zeikerig over om ook mijn naam onder die brief te zetten en er aanspreekbaar op te zijn. Dit heeft echter werkelijk in niets meer te maken met dit onderwerp. Ik zou de heer Koffeman echt adviseren om zijn partij te laten overwegen om hier een stevig punt van te maken, maar in een ander gremium, op een ander moment en bij andere bewindslieden.

De heer **Köhler** (SP):
Ik kreeg de indruk dat de staatssecretaris uitgesproken is. Ik wilde hem nog vragen om een advies over de motie van de heer Koffeman. Ik heb in zijn betoog wel een impliciet advies gehoord, maar ik zou ook graag een expliciet advies krijgen, desnoods in de vorm van een gevleugelde uitspraak uit de horeca.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Sorry, ik heb hier te weinig aandacht aan besteed. Dat klopt. Ik ben de motie in de papierberg even uit het oog verloren. Dat is niet netjes. Ik bied mijn excuses aan en dank de heer Köhler voor zijn herinnering, want dit is niet zoals het hoort. Om redenen die ik net heb toegelicht, moet ik deze motie ontraden.

De **voorzitter**:
Helder.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ben aan het einde gekomen van mijn tweede termijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Ik constateer dat dat het geval is. Ik stel voor, volgende dinsdag over het wetsvoorstel en over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.